W NUMERZE:

- „Czerwone berety" w NRD
- Fedrowali jak się patrzy...
- Szybowiec wyczynowy „Standard-Austria"
- Rakiety ZSRR
- Listy i bomby

SKRZYDLATA POLSKA

NR 49 (752) ● 5. XII. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

W dniu
BARBURKOWEGO
ŚWIĘTA
serdeczne pozdrowienia
zasyłamy
aeroklubom górniczym:
GLIWICKIEMU
JELENIOGÓRSKIEMU
PODKARPACKIEMU
RYBNICKIEMU
ŚLĄSKIEMU

Na zdjęciu: Zima na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.
Foto: H. Kucharski

Współpraca krajów socjalistycznych w badaniu i wykorzystaniu Kosmosu do celów pokojowych

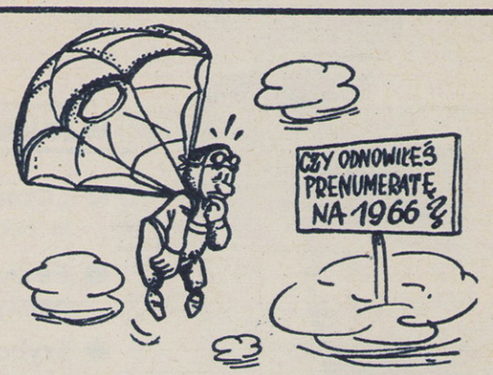
Możliwość wspólnego konstruowania i wystrzeliwania sputników

W dniach 15—20 listopada 1965 r. odbyła się w Moskwie narada przedstawicieli następujących krajów socjalistycznych: Ludowej Republiki Bułgarii, Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej, Republiki Kuby, Mongolskiej Republiki Ludowej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Socjalistycznej Republiki Rumunii, Węgierskiej Republiki Ludowej i Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, poświęcona problemowi współpracy w badaniu i wykorzystywaniu przestrzeni kosmicznej do celów pokojowych.

W czasie narady, która przebiegała w atmosferze braterskiej przyjaźni, serdeczności wzajemnego zrozumienia, odbyła się wymiana poglądów między jej uczestnikami na temat najbardziej celowych form i kierunków współpracy w dziedzinie badania i pokojowego wykorzystania Kosmosu z uwzględnieniem możliwości naukowo-technicznych i zasobów poszczególnych krajów socjalistycznych. Rozpatrzono problemy ułożenia programu wspólnych badań w dziedzinie fizyki kosmicznej, meteorologii kosmicznej, organizacji systemu dalekosiężnej łączności i telewizji oraz medycyny i biologii kosmicznej przy wykorzystaniu sztucznych satelitów Ziemi, rakiet geofizycznych i meteorologicznych itd. Rozpatrywano także możliwości wspólnego konstruowania i wystrzeliwania sputników oraz możliwości wspólnego opracowywania przez specjalistów różnych zainteresowanych krajów przyrządów i wyposażenia dla badań kosmicznych.

Uczestnicy narady oświadczają, iż dążyć będą do rozwijania współpracy między krajami socjalistycznymi w tej ważnej i mającej duże perspektywy dziedzinie nauki i techniki. Zespolenie wysiłków uczonych krajów socjalistycznych dla prowadzenia wspólnych prac w dziedzinie badania przestrzeni kosmicznej i wykorzystania sputników dla meteorologii, zorganizowania dalekosiężnej łączności radiowej, dla telewizji i innych potrzeb praktycznych pozwoli na pełniejsze wykorzystanie walorów tkwiących w systemie społecznym krajów socjalistycznych dla przyspieszenia postępu naukowo-technicznego i rozwoju kultury w krajach wspólnoty socjalistycznej.

Uczestnicy narady wyrażają przekonanie, że wspólne wysiłki krajów socjalistycznych w badaniu i opanowywaniu przestrzeni kosmicznej dla celów pokojowych będą sprzyjały międzynarodowej współpracy w tej dziedzinie i będą ważnym wkładem do rozwoju nauki dla dobra ludzkości.



Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę, tak krajową jak i zagraniczną, „Skrzydlatej Polski" **na rok 1966** przyjmowane są tylko do dnia **10 grudnia br.**

Prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat można również dokonywać na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Warunki prenumeraty: kwartalnie — 26 zł
półrocznie — 52 zł
rocznie — 104 zł

Nie zapominajcie też o krewnych i znajomych za granicą! Prenumerata „Skrzydlatej" będzie dla nich najmilszym prezentem noworocznym.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa od krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO nr 1-6-100024.

Pamiętajcie!

W ROKU 1966 SPOTYKAMY SIĘ ZNÓW PRZY LEKTURZE „SKRZYDLATEJ POLSKI".

BILANS SZCZECIŃSKICH LOTNIKÓW SPORTOWYCH

ROK bieżący nie należał do najbogatszych w wydarzenia w Aeroklubie Szczecińskim. Niemniej jednak, pomimo kapryśnego lata, wyniki szkoleniowe i sportowe nie są najgorsze.

Do najliczniejszych i najbardziej aktywnych sekcji klubu należy **Sekcja Szybowcowa**, której przewodniczącym jest inż. Eugeniusz Zimmer. Liczy ona 58 członków i posiada do swej dyspozycji sporo sprzętu (m. in. 1 „Jaskółkę", 3 „Bociany", 3 „Mucha-Standard", 4 „Muchy-100", 1 „Lisa", 4 „Czaple" i 1 „Fokę-2"). W lecie przeprowadzono w klubie obóz LPW I stopnia, na którym średni nalot na jednego junaka wynosił ok. 8 godzin. Zdobyto 3 srebrne odznaki szybowcowe. Szybownicy szczecińscy wylatali ogółem ok. 630 godzin i przelecieli 7 044 km, z tego 4 560 km po trasach zamkniętych. W ramach tego wykonano 2 przeloty po trasie trójkąta 300 km, 8 przelotów po trasie trójkąta 200 km (największa prędkość 68,2 km/h) i 18 przelotów po trójkącie 100 km (największa prędkość 61,8 km/h). W Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał R. Bitnera szybownicy zdobyli ok. 36 tysięcy punktów. Sześciu pilotów zdobyło III klasę pilota szybowcowego, trzech — II klasę, a jeden — I klasę. Dziewięciu pilotów, w tym 3 z Aeroklubu Słupskiego, zdobyło uprawnienia do lotów w nocy.

Sekcja Samolotowa Aeroklubu Szczecińskiego liczy 20 członków, a jej przewodniczącym jest instr. Henryk Konieczko. Piloci sekcji wylatali ok. 350 godzin. Trzech pilotów zdobyło II klasę wyszkolenia. Członkowie sekcji brali niejednokrotnie udział w pokazach lotniczych z okazji Dni Lotnictwa (m. in. w PGR Bania) i dożynek oraz w akcji przeciwpowodziowej.

Sekcja Modelarska klubu liczy 34 członków, w tym 20 juniorów. W samym Szczecinie aeroklub ma 13 modelarni, a w województwie — 38, z tego 20 w resorcie kultury. Bardzo ładnie pracuje Ośrodek Modelarstwa Lotniczego i Rakietowego Aeroklubu Szczecińskiego, którego kierownikiem jest znany modelarzom w Polsce, instr. Czesław Cimoszko. W sezonie jesiennym szkoliło się w nim w czterech grupach ponad 80 chłopców i dziewcząt, pod kierunkiem instr. instr. Z. Maciejewskiego, J. Szulca, M. Wojtasiaka i Cz. Cimoszko. Ośrodek czynny jest cztery dni w tygodniu (z wyjątkiem środy i czwartku), w godzinach 15.30—19.30.

Wszystko byłoby może dobrze w Aeroklubie Szczecińskim, gdyby nie wielce smutny fakt: około 120 członków klubu zawieszono tego roku w prawach członków ASz., ponieważ **nie płacili składek.** To już nie tylko wstyd, ale coś więcej! Sprawę tę polecamy przede wszystkim uwadze Zarządu klubu. **(jrk)**

„DESANT NA DRVAR"

SĄDZĘ, że rzadko można spotkać książkę *), łączącą tak szczęśliwie walory bardzo atrakcyjnej opowieści z powagą tematu i dużą sumą wiedzy o rzeczywistych wydarzeniach historycznych, jaką autor serwuje czytelnikowi. Historia niemieckiego desantu na jugosłowiańskie miasteczko Drvar, stanowiące obszar wolny od okupanta, miejsce, gdzie znajdował się nie tylko sztab jugosłowiańskiego ruchu oporu z marszałkiem Tito na czele, ale również kilka alianckich misji wojskowych (przebywał tu też m. in. szef radzieckiej misji wojskowej, generał Korniejew oraz Randolph, syn Churchilla), a także szereg instytucji politycznych, społecznych i kulturalnych — została opisana w sposób niemal wzorowy. Po dramatycznej ekspozycji — zrelacjonowaniu hitlerowskich planów zamachu na Tito, urwanym w momencie, gdy czytelnik nie wie jeszcze czy i jak plan ten będzie zrealizowany — Woydyłło wprowadza następnie w sposób zwięzły, treściwy i nader interesujący w najnowszą historię narodów Jugosławii (stosunki polityczno-społeczne w latach trzydziestych i czterdziestych, fluktuacje władzy, dzieje hitlerowskiej agresji i pierwsze zrywy powstańcze), a dalej kreśli historię sławnych bojów partyzanckich. Czytelnik polski mimo pozornej znajomości tego tematu (wiele się u nas pisało o jugosłowiańskim ruchu oporu, cała przyswajana nam sztuka tego kraju — literatura, teatr, film, malarstwo — do dziś przecież żywi się tematami walk partyzanckich!) odnajduje tu jednak zadziwiająco wiele nie znanych faktów i szczegółów. I wreszcie następuje surowy i powściągliwy, niemal rzeczowy, a przecież znakomity i pasjonujący opis samego desantu na Drvar, historia dantejskiego piekła na ziemi, rozpętanego przez najbardziej wyborowe jednostki armii niemieckiej. To, co tam się działo — brawurowa przecież i niezwykle starannie przygotowana akcja niemiecka, realizowana przez specjalnie i świetnie w żołdackim zawodzie wyszkolonych hitlerowców, masakra napadniętych, zarówno partyzantów jak i przede wszystkim ludności cywilnej, niespotykane przejawy bohaterstwa i ofiarności, zaciekła obrona i walka, epizody tragiczne i dramatyczne — choć wszystko to w swej grozie wymyka się opisowi, przecież podane zostało przez Woydyłłę w sposób wstrząsający, a zarazem przejrzysty i plastyczny.

To doprawdy ze wszech miar udana praca, która nie rezygnując z atrakcyjności i sensacyjności w dobrym tego słowa znaczeniu, opisuje sprawy, które znać warto i które znać trzeba, które przybliżają nam jeszcze bardziej kraj, bliski i tak przez piękną kartę jaką zapisał w dziejach antyfaszystowskiego ruchu oporu.

Szkoda, że tak interesującą książeczkę wydano tak niechlujnie — redakcja mogłaby zwrócić uwagę autora na trzy trochę rażące przejęzyczenia (gdy po masakrze miasta jeden z partyzantów „żartuje", jaką to kanonadę Niemcy przygotowali na dzień imienin Tito, gdy jeden z dowódców ma tylko „wyrzuty sumienia", że zlekceważył meldunki zapowiadające to, co nastąpiło i gdy autor dość infantylnie wkłada w usta Hitlera dialogi), a przede wszystkim starannie opracować tekst, który roi się od błędów korektorskich i drukarskich (literówki, opuszczone wiersze, odwrócone strony!).

DONATA ZIELIŃSKA

*) Jerzy Woydyłło — „DESANT NA DRVAR", Wydawnictwo MON — Warszawa, 1965, str. 98, cena 5 zł, nakład 160 000 + 280. W ramach serii „Żółtego Tygrysa".

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

W dniach od 10 do 20 listopada br. odbyła się w Sofii kolejna konferencja przedsiębiorstw lotniczych 6-poolu, tj. CSA — Czechosłowacja, INTERFLUG — NRD, TABSO — Bułgaria, TAROM — Rumunia, MALEV — Węgry, LOT — Polska. Uczestnicy obrad omówili między innymi zagadnienia dotyczące dalszej współpracy w dziedzinie handlowej i techniczno-eksploatacyjnej.

*

Po występach w USA i Kanadzie Chór Chłopięcy Stuligrosza powrócił samolotem LOTu z Londynu do Poznania. W listopadzie samolot IŁ-18 wykonał lot charterowy do Libii. Na okres świąt i Nowego Roku przyjadą do Polski turyści z wielu krajów zachodnich. LOT przewiezie grupę studentów na trasie Malmö — Gdańsk — Kraków.

*

Klub Techniki i Racjonalizacji LOTu oraz Koło Zakładowe NOT współpracują z podobnymi organizacjami Stoczni Gdańskiej. Ostatnio grupa 30 pracowników zwiedziła lotnisko i zaplecze techniczne LOTu w Warszawie.

(KOB)

W SKRÓCIE

MUZEUM Wojska Polskiego w Warszawie otrzymało w darze bojowy mundur dziennikarza, Władysława Leny-Kisielewskiego, jedynego polskiego korespondenta wojennego lotnictwa w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Mundur jest koloru khaki z naszywkami „Polish War Correspondent". Jak wiadomo, Kisielewski jako jedyny polski korespondent lotnictwa brał udział w wyprawach bombowych i rajdach komandosów, był członkiem załóg bojowych i dziennikarzem — brał nie tylko udział w walkach, lecz i opisywał je. Jego reportaże drukowały pisma polskie, angielskie, francuskie i amerykańskie. Nowy eksponat Muzeum WP opatrzony jest nr 33792-395/1-4/C.

*

W OKRESIE 10 lat działalności wrocławskiego lotnictwa sanitarnego piloci tego zespołu wykonali ponad 10 tysięcy startów, przelecieli 2 116 083 km i wylatali 11 423 godziny, przyczyniając się do uratowania życia 5474 osobom. Zespół wrocławski, którego kierownikiem jest Jan Malinowski, posiada obecnie 7 samolotów i 1 śmigłowiec.

*

ODBYŁY się VIII Zawody Łączności Lotnictwa Operacyjnego. W punktacji ogólnej zwyciężył zespół oficera Adamczewskiego, drugie miejsce zajął zespół oficera Sitarka, a trzecie zespół oficera Skwirusa.

*

NIEMAŁĄ sensacją Krakowa stał się 14 listopada br. ślub oficera 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej Mieczysława Karusa z Władysławą Skrzypaczek. Młoda para opuszczała Urząd Stanu Cywilnego przy żywiołowej owacji niezliczonych rzesz mieszkańców, tak iż musiano wstrzymać ruch na ulicy. Po rozciągniętym w poprzek jezdni spadochronie młodzi przeszli przez szpalery „Czerwonych beretów" pod skrzyżowanymi w górze sztyletami spadochroniarskimi, po czym odbyli triumfalną jazdę centralnymi arteriami podwawelskiego grodu. Uroczystości ślubne odbyły się w jednostce, w której pan młody sprawuje funkcję dowódcy pododdziału. Do najlepszych życzeń dla nowożeńców dołączamy się i my.

*

WOJSKOWA Wytwórnia Filmowa „Czołówka" realizuje dwa nowe filmy: **„Podniebna przygoda"** — reportaż o pierwszym samodzielnym locie na odrzutowcu podchorążego Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz **„Szkoły Tysiąclecia"** — film dokumentalny o wkładzie wojska w budowę Szkół Tysiąclecia.

*

PO krótkiej, ciężkiej chorobie zmarł por. pil. Ignacy Bieniek — zasłużony instruktor i wychowawca młodych pilotów. Zmarły był ostatnio dowódcą klucza w lotnictwie Marynarki Wojennej. W czasie defilady lotniczej z okazji 20-lecia PRL był jednym z wykonawców słynnego szyku samolotów lecących w układzie XX-ki.

*

SZYBOWNICY Aeroklubu Krakowskiego przelecieli w tym sezonie ponad 11 000 km, zdobyli dziesięć drugich klas i tyle samo srebrnych odznak szybowcowych. Spadochroniarze tego klubu wykonali ponad 600 skoków z samolotów.

POLSKA Z LOTU PTAKA

WARSZAWA. Dachy Starego Miasta, serca stolicy Polski. Zburzone całkowicie w czasie Powstania, wysiłkiem całego narodu Stare Miasto zostało po wojnie odbudowane, z zachowaniem całego piękna bogatej architektury tej dzielnicy. Na zdjęciu: Widok na ul. Piwną. Na dalszym planie kościoły: Paulinów, św. Jacka i Sakramentek.

Foto: E. Kupiecki

ECHA

ZGODNIE z zapowiedzią (nr 47/750 z 21 listopada br.), dziś podaję dalsze informacje o planie perspektywicznym Wydawnictw Komunikacji i Łączności na lata 1967—1969 i dalsze z zakresu książek lotniczych. Dotyczą one tym razem drugiej grupy książek, poświęconych modelarstwu i popularyzacji lotnictwa.

Trzeba tu od razu stwierdzić, że o ile w grupie pierwszej (książki dla lotniczego personelu latającego i technicznego, o czym pisałem w poprzednich „Echach") plan wydawniczy obejmuje 25 tytułów o łącznej objętości 438 arkuszy, to w grupie drugiej plan ten nie jest wcale mniejszy; zawiera 23 tytuły o łącznej objętości 448 arkuszy, a więc pod względem objętości jest nawet trochę większy. Wydaje się to zresztą uzasadnione, zważywszy, iż modelarstwo zdobyło sobie u nas dość powszechne prawo obywatelstwa nie tylko wśród młodzieży. Dlatego też istotne jest, aby Czytelnicy, a przede wszystkim sami modelarze — odbiorcy zwrócili baczniejszą uwagę na potrzeby wydawnicze w tej dziedzinie.

Jakie więc książki modelarskie planują Wydawnictwa Komunikacji i Łączności na lata 1967—1969 i dalsze? Przede wszystkim zwracają uwagę wznowienia i to książek, które zdobyły już sobie zasłużoną popularność na rynku wydawniczym. Należą do nich głównie książki **Wiesława Schiera**, który w planie wydawniczym WKiŁ ma aż sześć pozycji. Są to: **„Wakacje z latawcem"** (1967, II wydanie), **„Miniaturowe lotnictwo — cz. I"**. Podręcznik młodego modelarza" (1969, IV wydanie), **„Miniaturowe lotnictwo — cz. II"** (1967, II wydanie i lata dalsze, III wydanie), **„Silniki modelarskie"** (lata dalsze, II wydanie). Nowe książki Schiera, to: **„Samoloty w historii i w miniaturze"** (1968) i **„Urządzenia samoczynne w budowie modeli"** (1969). Przewiduje się też wznowienia popularnej książki **Janusza Wojciechowskiego** pt. **„Jak zbudować radiem kierowany model?"** (1967, III wydanie i lata dalsze, IV wydanie). Ten sam autor ma w planie jeszcze jedną książkę: **„Zdalne sterowanie modeli"** (1967).

Spośród innych autorów należy wymienić jeszcze książki **Leszka Komudy** (**„Budowa modeli szybowców"**, 1967 — I wydanie i lata dalsze — II wydanie) i **Kazimierza Łapińskiego** (**„Teoria lotu modeli"**, 1968). Następne sześć planowanych książek modelarskich nie ma jeszcze ustalonych autorów i wydawnictwo oczekuje w tej sprawie propozycji od zainteresowanych. Są to następujące tytuły: **„Vademecum modelarza"** (1968), **„Budowa modeli redukcyjnych — cz. I.** Samoloty" (1968), **„Budowa modeli redukcyjnych — cz. II.** Modele kołowe" (1968), **„Metodyka szkolenia modelarskiego"** (1968), **„Projektowanie konstrukcji modelarskich"** (1969) i **„Modele wyczynowe"** (1969).

Jak z tego widać, plan książek modelarskich jest, jak na jedno wydawnictwo wcale pokaźny: ogółem 15 tytułów, przy czym trzy z nich planuje się w dwóch wydaniach. Nie podejmuję się tu oceny tego planu. Sądzę, że najlepiej zrobią to modelarze, od których też Wydawnictwa Komunikacji i Łączności oczekują uwag i propozycji. Napiszcie w tej sprawie do mnie (pod adresem redakcji) lub bezpośrednio do wydawnictw (Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Redakcja książek samochodowych i lotniczych WKiŁ).

Książek popularyzujących lotnictwo jest w planie perspektywicznym WKiŁ bardzo mało — tylko cztery tytuły. Są one jednak ciekawe. W tej grupie, planuje się II wydanie popularnej książki **B. Kalestyńskiego** pt. **„Lotnictwo na co dzień"** (1967). Z nowych, z wielkim zainteresowaniem należy oczekiwać ukazania się w 1968 r. grubej objętościowo książki (ok. 40 arkuszy), **Tadeusza Malinowskiego** pt. **„Szybownictwo polskie"**. Na lata dalsze przewidziano wydanie książki Jankiewicza **„Samoloty wielosilnikowe — wczoraj, dziś i jutro"** oraz **„Małej encyklopedii lotniczej „Skrzydlatej Polski"**. To ostatnie wydawnictwo, **pod redakcją Jerzego R. Konieczego**, ma mieć charakter popularny i będzie częściowo wzorowane na bogato ilustrowanej, przedwojennej małej encyklopedii lotniczej.

MODELARSTWO I POPULARYZACJA LOTNICTWA w planie perspektywicznym WKiŁ

I to wszystko, co z dziedziny lotnictwa planują Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Niezależnie od takich czy innych uwag lub obiekcji w stosunku do poszczególnych pozycji, o czym — mam nadzieję — wypowiedzą się Czytelnicy, trzeba tu podkreślić, że jest to plan bogaty. W poszczególnych latach obejmuje on następujące ilości: **1967** — 11 tytułów, 132 ark., 91 000 egz.; **1968** — 16 tytułów, 239 ark., 80 000 egz.; **1969** — 11 tytułów, 252 ark., 69 000 egz., **lata dalsze** — 11 tytułów, 263 ark., 85 000 egz.

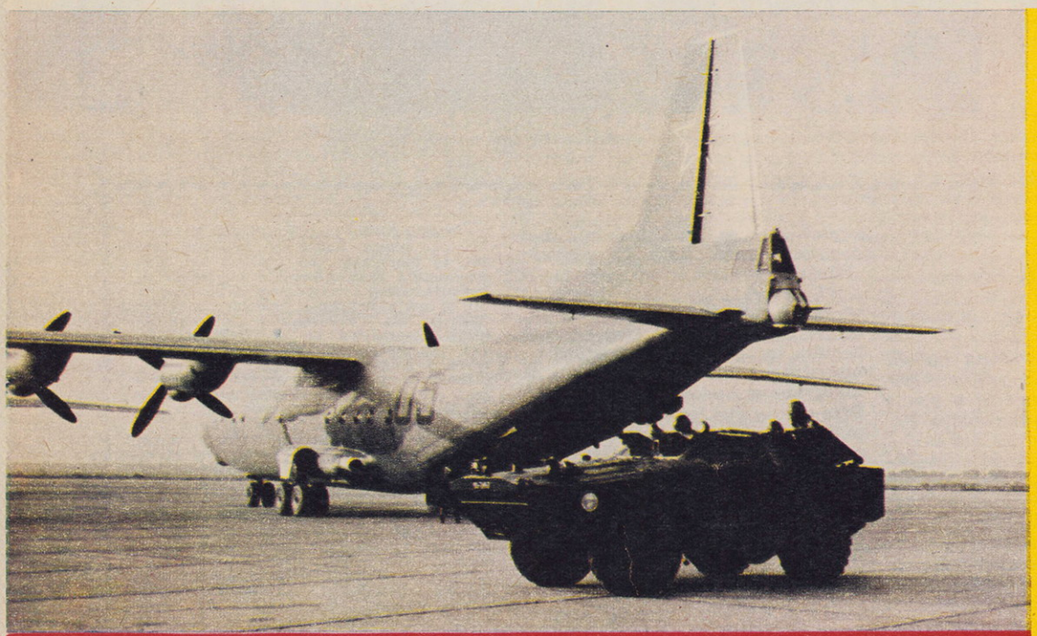
Sądzę też, że ludzie lotnictwa są jak najbardziej zainteresowani w realizacji planu wydawniczego WKiŁ, ponieważ odzwierciedla on — moim zdaniem — bardzo istotne potrzeby wydawnicze naszego lotnictwa cywilnego.

Ikarus

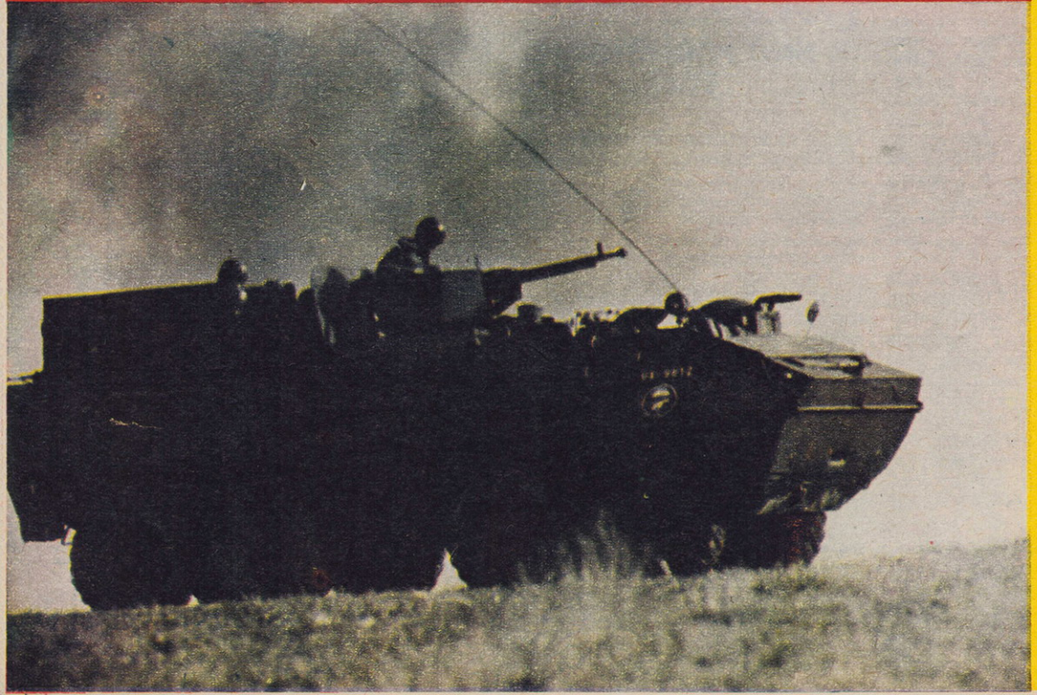
CZERWONE BERETY W NRD

JEST rzeczą ogólnie wiadomą, że każda nowoczesna armia musi dysponować wszystkimi rodzajami broni i służb, bez sprawnego działania których nie może być nawet mowy o osiągnięciu jakiegokolwiek sukcesu w starciu z ewentualnym przeciwnikiem. Z drugiej strony o powodzeniu akcji bojowej nie decyduje już także bynajmniej liczba wprowadzonych do walki żołnierzy czy sprzętu, choćby najnowocześniejszego — mamy na to niezliczone dowody choćby w Wietnamie, gdzie w codziennych zmaganiach ze słabo uzbrojonymi lecz świetnie wyszkolonymi, znającymi taktykę walki w specyficznym terenie grupami powstańczymi gu-

Pierwsi polscy spadochroniarze wylądowali. Szybko, sprawnie „gaszą" spadochrony. Ich koledzy, którzy wcześniej znaleźli się na ziemi, walczą już z przeciwnikiem.



Ogromne samoloty transportowe wylądowały na opanowanym przez polskich skoczków lotnisku. W błyskawicznym tempie następuje wyładunek sprzętu: opancerzone transportery (niżej) podwożą Polaków na pierwszą linię walki.



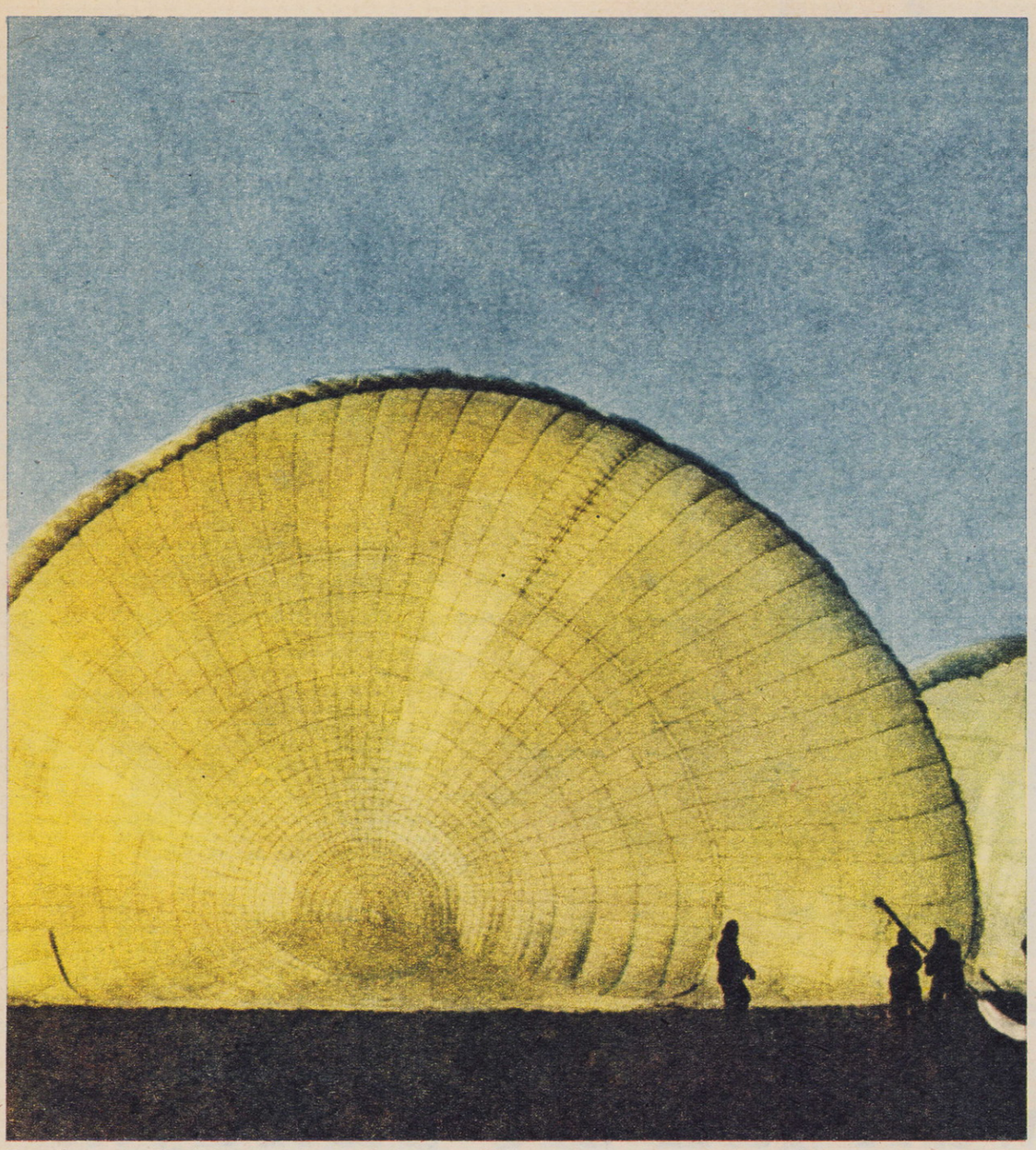
bią się uzbrojone po zęby, wyposażone w supernowoczesny sprzęt pułki i bataliony wojsk amerykańskich, wspomagane przez ciężkie bombowce strategiczne, okręty wojenne, czołgi, artylerię rakietową, nie mówiąc już o pomocy ze strony szturmowych grup australijskich czy południowowietnamskich.

A więc — dziś decyduje przede wszystkim poziom wyszkolenia każdego żołnierza, stopień opanowania skomplikowanego sprzętu, umiejętność natychmiastowego użycia go w najtrudniejszej sytuacji, zdolność błyskawicznego przemieszczania się w terenie, działania z zaskoczenia. Wszystko to, poparte silną wolą zwycięstwa i głębokim przeświadczeniem o słuszności prowadzonej walki — składa się na olbrzymi kapitał najcenniejszych cech żołnierskich, nie do pokonania przez przeciwnika.

Cechy te, w prawdziwym kondensacie, posiadają żołnierze polskich jednostek powietrzno-desantowych. Nie tak dawno czytaliśmy w prasie z uczuciem dumy i satysfakcji o wielkich sukcesach naszej 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej, odniesionych na ćwiczeniach połączonych wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD. Jak wiadomo, zdecydowana, precyzyjnie przeprowadzona akcja naszej dywizji, mająca za zadanie opanowanie w walce ważnego strategicznie lotniska na tyłach „wroga" i zaatakowanie stamtąd wojsk „nieprzyjacielskich", w walnej mierze przyczyniła się do przechylenia szans wielkiej operacji militarnej na stronę „czerwonych", broniących — w myśl założeń sztabu — zachodnich rubieży obozu państw socjalistycznych przed agresją napastnika.

Nie jest tajemnicą, że Polakom szczególnie odpowiada specyfika działań, do jakich predestynowane są wojska powietrzno-desantowe. Znajdują w nich ujście głęboko zrośnięte z charakterem polskiego żołnierza predyspozycje: ujęta w karby surowej — lecz nie ślepej — dyscypliny brawura, skierowana w celu maksymalnie szybkiego i efektywnego wykonania skomplikowanych zadań bojowych, zdolność do samodzielnego decydowania w trudnych, wciąż się zmieniających warunkach wojny ruchomej, odwaga połączona z chłodnym, skrupulatnym rozeznaniem założeń akcji, umiejętność przystosowania się do zaistniałych nagle nowych, nieoczekiwanych sytuacji i wykorzystania ich dla swych celów.

Nie bez powodów polscy chłopcy w czerwonych beretach zyskali uznanie kierownictwa ćwiczeń i stali się wkrótce potem ulubieńcami NRD. Ludzie lubią dobrą, niefuszerowaną robotę, potrafią ocenić rzetelny żołnierski wysiłek, przynoszący — tym więcej — realne, bardzo widoczne efekty.



Na połączonych, olbrzymich spadochronach spłynęły z nieba samochody terenowe, działa, moździerze, amunicja. Nowoczesne metody prowadzenia walki uwzględniają dziś zrzuty z powietrza na tyły przeciwnika nie tylko ludzi — również różnorodnego sprzętu.

Dlatego też cieszymy się z postawy naszych spadochroniarzy z 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Ich wysokie opanowanie żołnierskiego rzemiosła, tak pięknie zademonstrowane na wielkich ćwiczeniach w NRD, daje doskonałe świadectwo zarówno im samym jak i ich dowódcom, którzy udowodnili, iż potrafią przeprowadzać nawet najtrudniejsze akcje w sposób mogący zaimponować wytrawnym fachowcom.

Wyrazem uznania ze strony najwyższych władz państwowych dla oficerów i podoficerów 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej za sukcesy i postawę na manewrach w NRD było nadanie w dniu 17.XI. br. przez Radę Państwa 74 oficerom i podoficerom dywizji odznaczeń, w tym 21 Złotych Krzyży Zasługi, 35 Srebrnych i 18 Brązowych. Minister Obrony Narodowej awansował jednocześnie specjalnym rozkazem 36 oficerów dywizji na wyższe stopnie wojskowe. Oprócz awansów i nagród indywidualnych Minister Obrony Narodowej przyznał dywizji jako specjalną nagrodę rzeźbę „Spadochroniarz". Na uroczystość, która odbyła się w salach Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Krakowie, przybył wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Szkolenia WP, gen. broni Jerzy Bordziłowski, któremu towarzyszyli: z-ca d-cy WOW do spraw politycznych płk mgr Henryk Koczara i dowódca 6 PDPD gen. bryg. Edwin Rozłubirski.

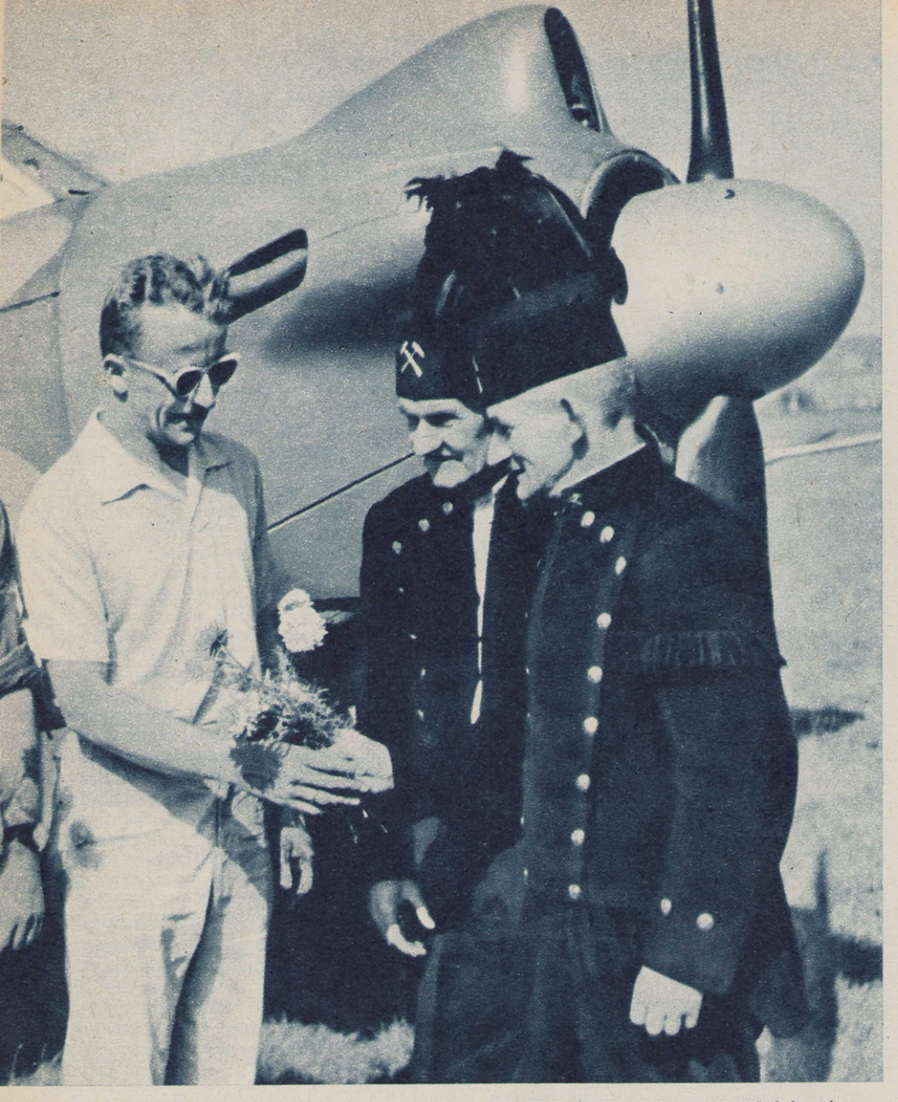
Dumą nas napawa świadomość, że podobny stopień wyszkolenia, jak spadochroniarze w czerwonych beretach, posiadają żołnierze wszystkich rodzajów broni ludowego Wojska Polskiego. Nie jest już czczym — jak przed 26 laty — nie mającym pokrycia, sloganem twierdzenie o sile i gotowości bojowej naszej armii. Prawo o rozstrzygającym znaczeniu głębokiej znajomości celów walki, poparte mistrzowskim wyszkoleniem i doskonałą umiejętnością posługiwania się cennym sprzętem, jest codziennie potwierdzane przez wszystkich żołnierzy z piastowskimi orzełkami na czapkach i beretach. Tych na lądzie, wodzie i w powietrzu.

JERZY ZARĘBSKI

W pełnej gotowości bojowej polscy spadochroniarze wkraczają do akcji

Z wnętrz samolotów transportowych wyjeżdżają czołgi polskiej dywizji powietrzno-desantowej. Akcji wyładunku przypatrują się wyżsi oficerowie ze sztabu ćwiczeń, wśród których znajduje się przewodniczący Rady Państwa NRD — Walter Ulbricht. Niżej: Już po ćwiczeniach. Polscy spadochroniarze wśród ludności Erfurtu, witani z wielkim zainteresowaniem i sympatią.

Foto: WAF (4) i Neue Berliner Illustrierte — NRD (4)



Niech żyje nam Górniczy Stan — wołają dziś z okazji Barburki i przy każdej innej sposobności pilocі. Ludzie pracujący pod ziemią odwzajemniają sympatię tym, którzy latają. Stąd serdeczne spotkania na lotnisku, podobne do tego, które widzimy na lotnisku w Katowicach — górnicy witają przylatujących do Aeroklubu Śląskiego gości.

Do grona sukcesów tegorocznych Aeroklubu Śląskiego dorzucił swój udział i jego prezes mgr inż. Edward Makula, w postaci tytułu Szybowcowego Mistrza Polski. Obok niego na nadchodzących SMP będzie broniło barw Śląska jeszcze dwóch szybowników. Foto: H. Kucharski

— przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Sosnowca — Stefan Skrzydło,
— Zarząd Wojewódzki ZMS w Katowicach,
— kopalnia węgla kamiennego „Śląsk" i jej dyrektor tow. Kindla,
— Wojewódzki Komitet KFiT w Katowicach i jego przewodniczący Tadeusz Raczyński,
— przewodniczący PMRN Katowice — E. Wojda,
— Aeroklub w Ostravie (CSRS).

Wykaz jest widać długi. Ale właśnie dzięki tym instytucjom, organizacjom, ludziom jest tak bogate zestawienie dorobku Aeroklubu Śląskiego w bieżącym roku. Przekonałem się o tym już przy lądowaniu na idealnie odremontowanym pasie betonowym. Wszyscy, którzy przylatywali do Katowic, wiedzą, jak ta naprawa betonki była potrzebna i ile musiała kosztować. A teraz pas, rzec można, europejski. Zagospodarowano nie tylko rejon lotniska. Wprawdzie pokryte pierwszym śniegiem, ale widoczne są jeszcze kontury kwietników i ślady prac porządkowych w rejonie zabudowań klubowych. I w hangarze coś przybyło. Co? Trudno uwierzyć, ale fakt. Trzy samoloty „Zlin 26". Skąd? Jakim sposobem, boć to nie przydział z APRL-u? Tajemnica gospodarzy. Dobrych, jak widać, gospodarzy.

Fedrowali jak się patrzy...

ZWYKLIŚMY z okazji Barburki odwiedzać górnicze aerokluby. Wierni tradycji zawitaliśmy w tym roku na Śląsk, by w Katowicach pomówić z miejscowymi lotnikami o tym, jaki był „fedrunek" AD 1965. Nasi rozmówcy — prezes AŚl mgr inż. Edward Makula i wiceprezes urzędujący mgr Zygmunt Dubicki, nie ukrywają swego zadowolenia z wyników sezonu.

Można, oceniając działalność lotniczego klubu, wyliczać wylatane godziny, sumować skoki spadochronowe czy dodawać wykonane modele. I w tej konkurencji — już po wstępnym zapoznaniu się z danymi — śmiało mogę postawić Aeroklub Śląski w czołówce. Ale tegoroczne osiągnięcia Ślązaków mają znacznie większy zakres i — co szczególnie warto podkreślić — społeczny sens.

Rozmowę z dziennikarzem zaczynają lotnicy w Katowicach mniej więcej tymi słowami:

To cośmy zrobili nie jest tak ważne. Mamy natomiast tak serdecznych i bliskich patronów, opiekunów, przyjaciół, którym tyle zawdzięczamy, że sporządziliśmy złotą listę Aeroklubu Śląskiego. Będziemy wdzięczni za jej opublikowanie. Może choćby w ten skromny sposób damy wyraz naszym uczuciom...

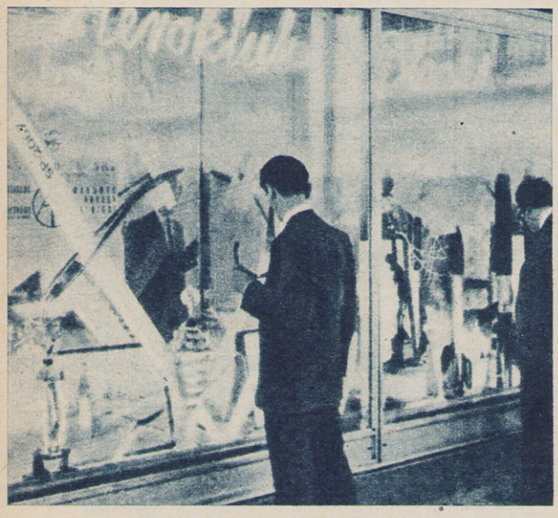
Choć więc lista jest długa, a wyliczenia z punktu widzenia dziennikarskiego atrakcyjności reportażom nie dodają, czynię zadość tej prośbie z prawdziwą satysfakcją. Oto kogo mają na swej Złotej (prywatnie mogę zdradzić, że nie jest to taka znowu tylko przenośnia z tym złotem) Liście śląscy lotnicy:

— członek Rady Państwa, przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach, Jerzy Ziętek,
— ministrowie Górnictwa i Energetyki — mgr inż. Jan Mitręga i mgr inż. Franciszek Wszołek,

Tuż za lotniskiem krajobraz typowy dla serca przemysłowej Polski. Kominy, zakłady przemysłowe, huty, kopalnie... Foto: B. Koszewski (2)

Oglądam te śląskie zdobycze i myślę, jak się pewne rzeczy w lotnictwie kojarzą. Bo oto z jednej strony przeprowadzono tu obóz dla aktywistów lotniczych ZMS, zorganizowano pokazy jakich w historii klubu nie było (z udziałem pilotów i sprzętu z Czechosłowacji, widzów ponad 60 000, dochód rzędu 100 000 zł), z drugiej zaś kandydatów na szkolenie jest tylu, że kieruje się ich do sąsiednich klubów. Związek tych spostrzeżeń chyba nie przypadkowy.

Kojarzę dalej. W Katowicach zorganizowano międzynarodowe zawody spadochronowe miast Katowice — Ostrava — Budapeszt (dodajmy przy okazji, że patronował im ZMS), szereg imprez, także międzynarodowych, modelarskich. A jednocześnie Aeroklub Śląski jest macierzystym klubem aż pięciu tegorocznych mistrzów Polski — Edwarda Makuli w szybownictwie, Władysława Gawlika i Stanisława Bryzgalskiego w sporcie samolotowym oraz trzech modelarskich. Andrzej Rachwał zdobył tytuł w modelach prędkich na uwięzi, Romuald Żmidziński w kategorii modeli redukcyjnych na uwięzi, a młodziutka Irena Wąs w kategorii latawców



Aeroklub Śląski nie ogranicza swej działalności do lotniska. Wyszedł, można powiedzieć, na miasto i tam prezentuje w gablotach swoje zdobycze i osiągnięcia.
Foto: J. Makal

płaskich. Mało tego. W kadrze akrobatów samolotowych widzimy Antoniego Kozłowskiego (nieźle spisał się w zawodach łódzkich) oraz Felicjana Kawalę. A na przyszłoroczne mistrzostwa szybowcowe obok Makuli zakwalifikowali się z II ligi — Sławomir Kwiatkowski i Tadeusz Bułat. Spadochroniarze pobili dwa rekordy Polski.

I jeszcze pewne fakty się zbiegają. Kilka lat latania bez awarii. Solidna praca personelu etatowego. Duży udział w działalności klubu społeczników. Wiceprezesa mgr. Edmunda Wilińskiego, instruktorów Sławomira Kwiatkowskiego, Jana Szade i Stanisława Milówki. A w sprawozdaniu widzimy: plan szkolenia LPW I stopnia wykonano w 100 procentach, spadochronowy sportowy tudzież, a dla Wojsk Powietrzno-Desantowych aż w 200 proc.

Barburka, górnicze święto, jest okazją do wznoszenia toastu za „tych co pod ziemią". Myślę, że do tego toastu trzeba włączyć tych, którzy łączą ciężką pracę w śląskich kopalniach i hutach z pięknem powietrznych przygód. A obok tradycyjnego zdrowia, powodzenia i nowych osiągnięć chciałbym też dołączyć życzenia bardziej konkretne, fachowe i możliwe do realizacji przy odrobinie życzliwości władz lotnictwa sportowego.

Tak więc życie śląskich lotników bardzo by ułatwił samolot holujący „Gawron", którego mimo kilkuletnich starań nie mogą się doprosić. A „Junak" z cięższym szybowcem przechodzi przy starcie zaledwie kilka metrów nad drzewami. Okoliczny teren też nie sprzyja przygodnemu lądowaniu. Nie zaspokaja też potrzeb i ambicji klubu jedna „Foka" i to z najstarszej serii, żyjąca tylko dzięki przedłużaniom resursu. Rejon Śląska znany jest z częstych zamgleń, zapylenia, krótko mówiąc złej widzialności. Wielką pomocą byłoby w pracy klubu i portu lotniczego (latają też samoloty Ministerstwa Górnictwa i Energetyki) przydzielenie radiostacji prowadzącej oraz urządzeń radio-nawigacyjnych na samoloty AŚl. Ważne to jest z uwagi na korzystanie z kilku bram wylotowych.

Niech Barburka darzy, by życzenia te się spełniły i fedrunek w roku 1966 był jeszcze pomyślniejszy! **(pom)**

Zagadnienia ludowej obronności tematem obrad Prezydium ZG ZMS

W październiku br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Prezydium Zarządu Głównego ZMS dla dokonania oceny realizacji uchwały XIV Plenum KC ZMS z maja ub.r. „w sprawie zadań organizacji w dziedzinie umacniania ludowej obronności" W posiedzeniu wzięło udział liczne grono działaczy ZMS i kierowniczego aparatu frontu ideologicznego WP., a także organizacji społecznych działających wśród młodzieży.

Różnorodność zagadnień omawianych w toku narady nie pozwoli na poruszenie wielu bezspornie ważnych aspektów społecznej obronności, którym było poświęcone Prezydium. Stąd też ograniczę się do spraw najważniejszych, tych które dotyczą Aeroklubu PRL w dziedzinie współpracy z ZMS i jej perspektyw na najbliższą przyszłość. Jednocześnie uważam za celowe zasygnalizować potrzebę oceny naszej dotychczasowej współpracy z ZMS i nakreślenie kierunków dalszej działalności w dziedzinie nie tylko spraw społecznej obronności, ale całokształtu działalności społeczno-statutowej APRL, a więc i spraw sportu, propagandy lotnictwa, wychowania patriotycznego i przysposobienia młodzieży do pracy zawodowej w lotnictwie.

O szczególnej roli, jaka przypada ZMS we froncie społecznego przygotowania obronnego, nikogo chyba nie trzeba przekonywać. O tym, że cała działalność organizacji służy ideowo-politycznemu wychowaniu młodzieży, wszechstronnemu przysposobieniu jej do pracy i służby dla kraju, mówiła informacja o przebiegu realizacji uchwały XIV Plenum KC ZMS, rozesłana uprzednio do zaproszonych na obrady Prezydium ZG ZMS.

Na czoło zadań nakreślonych uchwałą XIV Plenum wysunęła się popularyzacja tradycji Ludowego Wojska Polskiego i propagowanie spraw obronności kraju. Zarówno podane w informacji materiały jak i przebieg dyskusji wskazują na poważny dorobek w tej dziedzinie i co chyba najważniejsze — poważny rozwój wiedzy o Ludowym WP, o jego tradycjach. O patriotyźmie młodych, ich żywym zainteresowaniu najnowszą historią walki o Polskę Ludową, mówili delegaci Zarządu Miejskiego ZMS w Poznaniu, Wrocławiu, Zielonej Górze, dając liczne przykłady, m.in. napływu ZMS-owców do oficerskich szkół i doskonale rozwijającej się współpracy z jednostkami wojskowymi.

Przebieg dyskusji wykazał, że front popularyzacji tradycji Ludowego WP i spraw obronności jest jednak nierówny, że zwłaszcza wśród młodzieży szkolnej pozostaje jeszcze bardzo dużo do zrobienia na odcinku popularyzacji wiedzy o współczesnym Wojsku Polskim. Podkreślano potrzebę uzupełnienia poważnych braków w programach szkolnych, gdzie sprawy znajomości oraz historycznej, rzetelnej oceny spraw ruchu oporu i walki o Polskę Ludową stanowią równie pilne, co i ważne ogniwo ideowej ofensywy wśród młodzieży.

W dziedzinie działania na rzecz rozszerzania udziału młodzieży w terytorialnym układzie obronnym wielu mówców poświęciło uwagę ocenie dorobku współpracy z LOK I APRL. „Lato ZMS" stanowiło atrakcyjną formę styku z wymienionymi organizacjami w zakresie zdobywania wiedzy o problematyce społecznej obronności, praktycznych kursów i ćwiczeń oraz zawodów strzeleckich itp. (w tym zdobywanie odznak MOSO, szczególnie masowe w województwie katowickim). Wysoką ocenę otrzymały obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, których 12 zorganizowano w bieżącym roku. W wystąpieniu prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza płaszczyzna współpracy z ZW ZMS została poszerzona o sprawy doboru młodzieży do lotnictwa i wojsk powietrzno-desantowych, których szkolenie wstępne prowadzi APRL. W efekcie pracy propagandowo wychowawczej do OSL trafiło w 1964 r. prawie 75 procent członków ZMS.

Jak z powyższego wynika, Aeroklub PRL stanowi ważne ogniwo w działaniu na rzecz rozszerzenia udziału młodzieży w sprawach społecznej obronności. Prezydium ZG ZMS przywiązuje dużą wagę do upowszechnienia dotychczasowych doświadczeń i rozszerzenia form współpracy zainteresowanych organizacji. Stwarza to bardzo korzystny klimat dla dalszego rozwoju działalności APRL w dziedzinie zapewnienia wszechstronnej współpracy z terenowymi instancjami ZMS. W dziedzinie pracy z młodzieżą przedpoborową omawiano między innymi dotychczasowe formy i efekty tej działalności, zwracając uwagę na zapewnienie ciągłości organizacyjnej członków ZMS, a następnie KMW w czasie odbywania służby.

Poważną część dyskusji poświęcono sprawom rzetelnej informacji o służbie wojskowej, właściwemu klimatowi i pracy kulturalnej z poborowymi, odpowiedniemu kierowaniu kandydatów przez WKR do służb i rodzajów broni. Szczególnie interesuje nas część obrad, która dotyczyła udziału aktywu ZMS w pracach komisji poborowych, ze względu na możliwości zapewnienia doboru odpowiednich kandydatów na szkolenie wstępne dla potrzeb WPD, realizowane przez Aeroklub PRL.

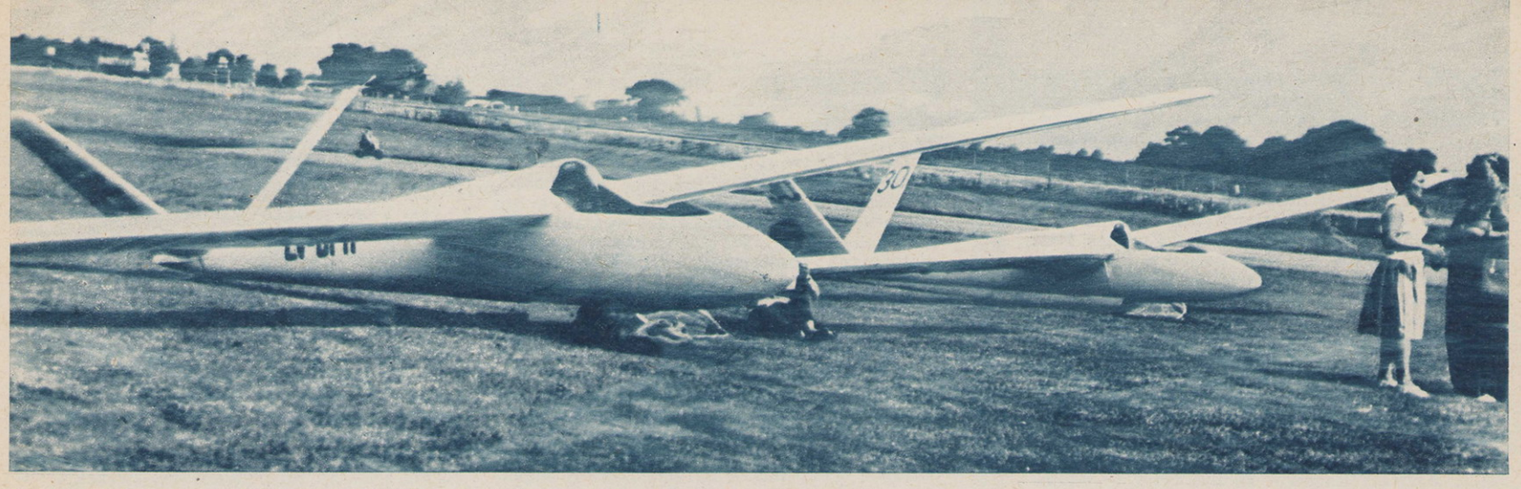
O współpracy i kontaktach ZMS z wojskiem i młodzieżą wojskową, a szczególnie członkami KMW, mówił przewodniczący Rady Młodzieżowej WP, gen. bryg. Z. Szydłowski. Charakteryzując narastający proces spraw społecznej obronności w ZMS, mówca podkreślił rolę patriotycznego wychowania młodzieży, stanowiącej ważne ogniwo systemu bezpieczeństwa całego społeczeństwa. Stąd też dalsze zacieśnienie współpracy ZMS z KMW. Front pracy kulturalno-oświatowej, praca działaczy KMW w instancjach ZMS i odwrotnie, oto jedno z bliższych zdań.

Podsumowując przebieg obrad, przewodniczący ZG ZMS — Stanisław Hasiak wyraził duże zadowolenie z przebiegu dyskusji jak i faktu, że pogłębiła ona i wzbogaciła znacznie wiedzę obecnych o tym, co już dokonano i co dalej zamierzamy robić w sprawach ludowej obronności. Dyskutanci wzbogacili również propozycje wniosków przedłożone przez Prezydium ZG ZMS i szereg ich słusznych uwag znajdzie swoje odbicie w dalszych pracach całej organizacji. Wśród licznych zadań ZMS przewodniczący szczególnie zaakcentował potrzebę dalszego rozwoju i pogłębiania współpracy z jednostkami wojskowymi i organizacjami społecznymi, jak LOK, APRL, PCK i innymi. Udział aktywu ZMS we władzach organizacji społecznych zapewni warunki bardzo ścisłej współpracy, systematycznego planowania zadań, pełną wzajemną informację i koordynowanie zamierzeń na przyszłość.

Dyskusja wskazała dobitnie na wzrost zagadnień OTK w problematyce ludowej obronności. Sprawy te wyszły daleko poza ramy Głównego Komitetu Koordynacyjnego powołanego z inicjatywy LOK, PCK, APRL i ZOSP 21 listopada 1962 r. Dziś pełniej zarysowały się formy i treści dalszej współpracy Aeroklubu PRL z ZMS.

Do spraw tych wypadnie nam wkrótce powrócić.

BRONISŁAW ARABSKI
Szef Propagandy Aeroklubu PRL



Szybowce jednomiejscowe SH (z lewej) i SHK-1 na starcie tegorocznych mistrzostw świata w Anglii. Foto: J. Fryba

„STANDARD - AUSTRIA"

SZYBOWCE WYCZYNOWE

W związku z decyzją FAI, aby Szybowcowe Mistrzostwa Świata rozgrywane były w dwóch klasach: otwartej i standard, zaistniała konieczność opracowania nowego typu szybowca, który przy spełnieniu warunków przewidzianych dla klasy standard posiadałby jak najlepsze osiągi.

Polscy konstruktorzy opracowali wówczas „Muchę-Standard", na której Adam Witek wywalczył w Lesznie w 1958 r. tytuł mistrza świata. Drugim naszym „standardowym" reprezentantem jest „Foka", opracowana na mistrzostwa w Kolonii w 1960 r., a której kariera nie ma sobie równej w świecie.

Spośród szybowców zagranicznych, opracowanych wg warunków klasy standard, jednym z ciekawszych jest „Standard Austria". Konstruktorem jej jest austriacki inżynier Rüdiger Kunz. Przy opracowywaniu projektu szybowca inż. Kunz oparł się na podstawowych wymaganiach OSTIV (Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa), określających warunki klasy standard, które wprowadzają pewne ograniczenia, jak np.: rozpiętość szybowca nie może przekraczać 15 m, podwozie nie może być wciągane w locie, nie wolno stosować urządzeń zwiększających współczynnik siły nośnej (mechanizacja płata), szybowiec musi spełnić określone warunki pilotażowe itd.

Podstawowymi założeniami projektu „Standard Austrii" było osiągnięcie: doskonałości rzędu 35, minimalnego opadania około 0,7 m/sek, możliwie płaskiego przebiegu biegunowej prędkości.

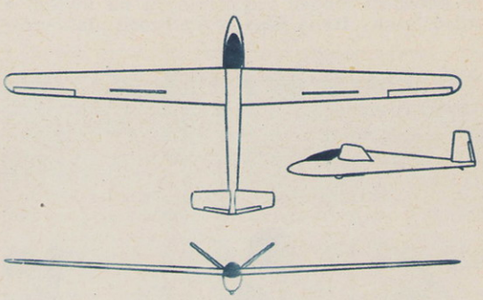
Ze względu na przeznaczenie szybowca do udziału w zawodach, starano się uzyskać optymalne własności przelotowe, zakładając możliwość wykonywania przeskoków międzykominowych przy prędkości około 140 km/h i przy doskonałości rzędu 25.

Założenia te zmusiły konstruktora do przeprowadzenia wnikliwych analiz aerodynamicznych, w wyniku których zdecydował się on na zastosowanie profilu laminarnego NACA 65-2-415. Aby maksymalnie wykorzystać własności tego profilu, należało jak najwierniej odtworzyć jego geometrię.

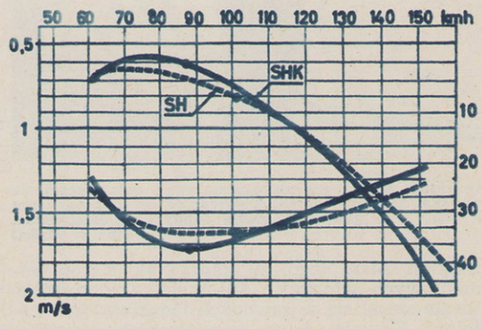
Wnioski powyższe narzuciły inż. Kunzowi koncepcję technicznego rozwiązania skrzydła w postaci konstrukcji wielopodłużnicowej. Powierzchnia płata nośnego pokryta została warstwą grubej trzymilimetrowej sklejki. Wprawdzie pokrycie takie powoduje znaczny wzrost ciężaru skrzydła, z drugiej jednak strony jest bardzo sztywne i niełatwo ulega odkształceniom pod wpływem czynników atmosferycznych, chemicznych i mechanicznych.

Największe trudności techniczne związane były z poprawnym odtworzeniem geometrii profilu. Konstruktor wykorzystał tutaj pomysłową technologię montażu skrzydła. Na dwie równoległe stalowe rury nawlekano poszczególne żebra ustalając ich położenie w gotowym skrzydle, a następnie dopiero obrabiano ich powierzchnie według szablonów, po czym pokrywano całość skorupą sklejkową, a rury stalowe usuwano. Zdaniem konstruktora metoda taka zapewnia wysoką dokładność kształtu. Rolę dźwigara w skrzydłach spełnia gruba skorupa sklejkowa wraz z podłużnicami, która podczas naziemnych prób wytrzymałościowych nie wykazywała tendencji do pofalowania się, nawet przy obciążeniach bliskich niszczącym. Skrzydła wyposażono w lotki o stosunkowo małej powierzchni, niemniej w pełni skuteczne.

Kadłub szybowca cechuje wysmukła linia, zapewniająca dobre własności aerodynamiczne oraz bardzo ładną sylwetkę. Osłonę kabiny wkomponowaną w obrys kadłuba wykonano ze szkła organicznego. Dobrą przejrzystość zapewniono dzięki zastosowaniu specjalnej technologii kształtowania metodą swobodnego wydmuchiwania przy użyciu sprężonego powietrza. Uniknięto w ten sposób zniekształceń obrazu oglądanego z wnętrza kabiny, które występują często w przypadku osłon kształtowanych na kopycie. Skorupa kadłuba stanowi konstrukcję mieszaną laminatowo-sklejkową. Pokrycie części przedniej stanowi laminat szklano-poliestrowy. Część tylna w kształcie stożka składa się ze skorupy sklejkowej usztywnionej podłużnicami oraz rzadko rozstawionymi wręgami. Aby zmniejszyć opory szkodliwe do minimum zdecydowano się na zastosowanie małego przekroju poprzecznego kadłuba tak, że gabaryty wnętrza kabiny wynoszą: 60 cm szerokości (w ramionach) oraz 82 cm wysokości. Dzięki zastosowaniu regulowanego siodełka, pozycja pilota pozwala na stosunkowo wygodny lot pilotom o różnym wzroście. Główne kółko podwozia umieszczone jest przed środkiem ciężkości szybowca pustego tak, że na ziemi spoczywa on na kółku głównym oraz małym kółeczku tylnym umieszczonym pod usterzeniem, które zastępuje płozę ogonową. Układ taki ułatwia transport szybowca na ziemi.



Szybowiec „Standard Austria"



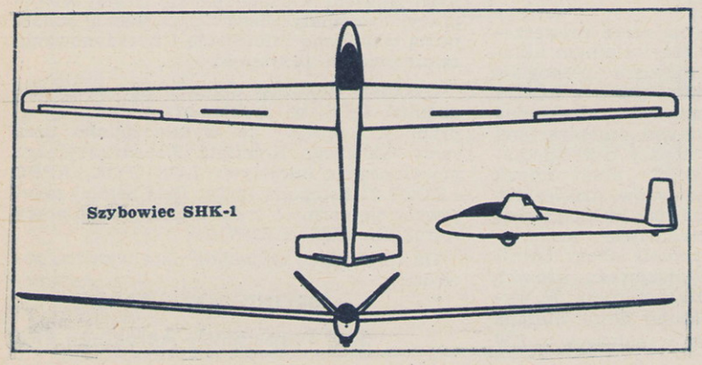
Biegunowe prędkości szybowców „Standard Austria" (SH) i SHK-1. Nie wiadomo niestety czy są to dane obliczeniowe, czy też zmierzone w locie.

Usterzenie prototypu wykonane zostało w układzie Rudlickiego, ze skosem do tyłu. W dalszych egzemplarzach skos ten zlikwidowano.

Prototyp „Standard Austrii" oblatany został w lipcu 1959 r. Pomiary w locie wykazały, iż poza spełnieniem wymagań określonych dla klasy standard szybowiec odznaczał się bardzo dobrymi własnościami pilotażowymi. Prędkość przeciągnięcia wynosi około 55 km/h. Opadanie szybowca podczas krążenia na promieniu 50 m przy prędkości około 61 km/h i przechyleniu 30° nie przekraczało 0,95 m/sek. Przejście z przechylenia w jedną stronę o kąt 45° w stronę przeciwną do przechylenia o kąt 45°, wymagało czasu krótszego od 5 sek, co świadczyło o dobrej skuteczności lotek. Biegunowa prędkość szybowca przebiegała płasko, co korzystnie wpływało na własności przelotowe „Standard Austrii".

Dane techniczne szybowca

Rozpiętość — 15 m, długość — 6,2 m, pow. nośna — 13,5 m², obciążenie pow. — 22 kG/m², wydłużenie — 16,7, prędkość max. — 250 km/h, prędkość min. — 55 km/h, ciężar własny — 205 kG, ciężar max. — 323 kG, doskonałość max. — 34 przy prędkości — 105 km/h, min. opadanie — 0,7 m/sek przy prędkości — 70 km/h.



Szybowiec SHK-1

Szybowiec „Standard Austria" zdobył w 1960 r. w Kolonii nagrodę OSTIV za najlepszy szybowiec klasy standard. Na tych mistrzostwach szybowce „Standard Austria" zajęły miejsca: 7 i 9, a na mistrzostwach świata w Argentynie miejsca — 5, 8 i 12. Na tegorocznych mistrzostwach w Anglii szybowce „Standard Austria" uplasowały się na miejscach: 12, 21 i 38 (SH-11). Szybowce „Standard Austria" były zbudowane w niewielkiej liczbie w warsztatach aeroklubowych.

W 1962 r. licencję na produkcję seryjną szybowca przejęła firma Schempp-Hirth z NRF, która rozpoczęła produkcję na początku 1964 r. Nosi on oznaczenie SH i dotyczy wersji szybowca z nowym płatem o nieco innym obrysie i profilu Eppler-266 oraz z obciążeniem pow. — 25,9 kG/m².

W 1965 r. pojawił się szybowiec SHK-1. Jest to jednomiejscowy szybowiec klasy otwartej z wciąganym podwoziem. Nowy płat o rozpiętości 17 m, z profilem Eppler-266, został opracowany przez „Akaflieg" w Darmstadt. Wydłużenie zwiększono z 16,7 do 20,2.

Dane techniczne szybowca SHK-1

Długość — 6,3 m, pow. nośna — 14,7 m², ciężar własny — 260 kG, ciężar całkowity — 365 kG, obciążenie pow. — 24,8 kG/m². Max. doskonałość — 38 przy prędkości — 87 km/h, min. opadanie — 0,57 m/sek przy prędkości — 75 km/h, dopuszczalna prędkość max. — 300 km/h (140 km/h w burzliwym powietrzu), prędkość min. — 60 km/h.

Szybowiec SHK zajął na mistrzostwach świata w Anglii 3 miejsce.

RADZIECKA MODA W LE BOURGET

Jak zgodnie stwierdzają wszystkie zachodnie czasopisma lotnicze, na tegorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu dominowały eksponaty Związku Radzieckiego. Były to wyłącznie samoloty i śmigłowce lotnictwa cywilnego, w odróżnieniu od dużej liczby wojskowych eksponatów państw zachodniej Europy i USA. Prezentowano również modę w stylu radzieckim, co widać na przykładzie tej oto modelki, pozującej na tle samolotu An-12.

Szybownictwo za granicą

Aktualnie znajdujemy na liście pilotów USA ze złotą odznaką szybowcową 235 osób, a ze srebrną — 1 004. W miesiącu lipcu zarejestrowano 13 diamentów, 14 warunków do złotych odznak oraz 71 warunków do srebrnych. Wykaz kategorii „C" zawiera 3 186 nazwisk. Większość warunków do srebrnych zdobyto na szybowcach typu 1-26.

•

W dniach 29 czerwca — 8 lipca br. odbyły się w Pendleton, Ontario, Mistrzostwa Szybowcowe Kanady. Zwycięstwo odniósł Willi Deleurant latający na „Austrii Standard". W mistrzostwach wzięło udział 16 szybowców, ale nie wszystkie latały przez cały czas. Drugie miejsce zdobył zespół Mike Stoten i Ted Henderson, również latający na „Austrii Standard" (oczywiście na zmianę). Z innych typów widzieliśmy na starcie „Skylark 3B", cztery „Skylark 4", Ka-6, Ka-8, dwa 1-26, „Musger 23G" oraz naszą „Fokę". Latał na niej Glenn Lockhard i zajął w końcowej klasyfikacji piątą pozycję. Tylko jeden dzień na początku i dwa na końcu pozbawione były konkurencji. We wszystkie pozostałe zawodnicy walczyli i to — dzięki doskonałej pogodzie — na długich trasach. Wykonywano przeloty docelowo-powrotne rzędu 300 km. Dwaj piloci zdobyli diamenty. Zwycięzca Witka (w mistrzostwach Kanady sprzed dwóch lat) Dave Webb wziął udział tylko w jednej konkurencji na „Skylarku 4" i wygrał ją, wykonując najdłuższy przelot dnia długości 358 km.

•

W Argentynie znajduje się obecnie 184 szybowników ze srebrną odznaką szybowcową oraz 23 ze złotą.

•

Prezydent Szybowcowego Towarzystwa USA, były mistrz tego kraju John D. Ryan, osiągnął w ośrodku falowym Bishop (Kalifornia) wysokość 10 500 m.

Z TRAS WIELKIEGO LOTU

Z prasy zagranicznej zaczerpnęliśmy obecnie bardziej dokładne informacje o największej imprezie samolotowej Europy, tzw. „Locie Europejskim FAI", jaki odbył się w dniach 28. VIII. do 6.IX.1965 r.

Po raz trzeci głównym organizatorem „Lotu" był Aeroklub Austrii. Trasa lotu prowadziła przez Jugosławię, Bułgarię, Rumunię, Węgry, Austrię — do Monachium w NRF. Impreza zgromadziła rekordową ilość samolotów — 115, które przeleciały trasę długości 2 600 km bez najmniejszego wypadku, co jest tym bardziej godne podkreślenia, iż zawodnicy mieli do pokonania długie odcinki nad terenem uznanym za bardzo trudny.

Uczestnicy „Lotu" pochodzili z 11 państw, a mianowicie: z Anglii, Austrii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, NRF, Szwajcarii, USA i Włoch. Najliczniejszą ekipę przysłano z NRF — ponad 60 samolotów. Przekrój typów samolotów był olbrzymi — od dwumiejscowych Piper PA-18 aż do najnowocześniejszych, zdolnych do lotu w każdych warunkach pogodowych, dwusilnikowych maszyn dyspozycyjnych.

W „Locie" wziął osobiście udział, po raz pierwszy w historii tego rodzaju zawodów, urzędujący przewodniczący FAI, Mauricio Obregon. Latał on na dwusilnikowym Beechcraft „Queen Air-80", postawionym mu do dyspozycji przez Aeroklub NRF.

Pogoda na trasie „Lotu" była niemal cały czas bardzo dobra. „Lot" rozpoczął się zlotem na punktualność na lotnisku Sinj koło Splitu, w Jugosławii. Następnego dnia zawodnicy przelecieli przez Dubrownik, Titograd, Ivangrad i Pristinę do Sofii, w Bułgarii. Był to najdłuższy etap, a zarazem jeden z najpiękniejszych... Piloci podziwiali wspaniałe piękno wybrzeży Adriatyku oraz dzikość i romantyzm gór Jugosławii, zapoznając się po drodze z trudnymi warunkami nawigacyjnymi. Około 90% samolotów wyposażonych było w radiokompasy i instalacje VOR. Do zadań etapu, m. in., należało odnaleźć w terenie znak z płócien startowych. Była to cyfra 60 (dla uczczenia 60-lecia FAI), wyłożona na lotnisku Ivangrad w Bułgarii.

Z Sofii zawodnicy skierowali się, nad górami, do Warny. W Złotych Piaskach, nad Morzem Czarnym, nastąpiła krótka przerwa. Następnym celem etapowym był Bukareszt, gdzie lądowano na lotnisku Clinceni. Było to lądowanie na celność. Potem — przelot nawigacyjny nad Karpatami do Sibju i Arad. Stąd, po dotankowaniu — skok do Budapesztu. Ze stolicy Węgier — lot do Wiednia i Salzburga. Na tym odcinku należało odnaleźć cztery ukryte w terenie obiekty. W końcu — lądowanie na celność na lotnisku monachijskim Neubiberg.

Uczestnicy „Lotu" notują niezwykle serdeczne przyjęcie we wszystkich państwach, przez które przebiegała trasa zawodów. Wszędzie spotykano się z daleko idącymi ułatwieniami, co np. przejawiało się w błyskawicznym i kurtuazyjnym dokonywaniu formalności paszportowych. W miastach etapowych miejscowi organizatorzy urządzali wycieczki w celu obejrzenia zabytków oraz każdorazowo uroczyste przyjęcia dla wszystkich zawodników.

Jak wiadomo, w „Locie" zwyciężyła załoga zachodnioniemiecka Strobel — Haas (Cessna-172) — 1 449 pkt na 1 450 możliwych. 2 — Janu — Schreyer (Austria), na „Meta-Sokol" — 1 438 pkt; 3 — Mylius — Seubert (NRF), na Bölkow „Junior" — 1 434 pkt.

Na zdjęciu: Samoloty zawodnicze na lotnisku w Salzburgu.

Dnia 12 listopada br. ZSRR wysłał w kierunku planety Wenus automatyczną stację międzyplanetarną „Wenus-2". Start stacji nastąpił z orbity ziemskiej, na której uruchomiono ostatni stopień rakiety nośnej. Ciężar stacji międzyplanetarnej „Wenus-2" wynosi 963 kG. Stacja znajdzie się w pobliżu Wenus dopiero w końcu lutego 1966 roku.

✶

W kilka dni później, 16 listopada br., w kierunku planety Wenus wystartowała następna stacja kosmiczna „Wenus-3". Ciężar nowej stacji wynosi 960 kG. Komunikat TASS informuje, że radziecka stacja ma wykonać „szereg nowych zadań badawczych". Jak wiadomo, w kierunku Wenus wysłano pierwszą radziecką sondę w roku 1961, z którą jednak nię udało się nawiązać łączności.

✶

Prace rozpoznawcze naszego naturalnego satelity wzbogacają się o coraz to nowe osiągnięcia. W ZSRR oprócz znanych już zdjęć odwrotnej strony Księżyca opracowano w obserwatorium w Pułkowie nową metodę fotografowania. N. Kuprewicz z tegoż obserwatorium skonstruował teleskop do wykonywania zdjęć telewizyjnych w podczerwieni (długość fali około 2 mikronów). Teleskop taki umożliwia wykrycie niewidocznych dotąd kraterów fotografowanych w sposób ogólnie stosowany. W budowie znajduje się obecnie silny teleskop o średnicy 2,6 m, przy pomocy którego uczeni spodziewają się sprawdzić jeszcze dokładniej orbitę Księżyca, jego kształt i otrzymać dokładną mapę plastyczną satelity Ziemi.

✶

W roku 1968 przy współpracy NASA zostanie umieszczony na orbicie polarnej zachodnioniemiecki satelita naukowy. Rakietą nośną ma być SCOUT, startujący z Wallops Island. USA zawarły umowy o podobnej współpracy z W. Brytanią, Kanadą, Włochami i Francją.

✶

Statek kosmiczny „Gemini-9", który wystartuje w drugiej połowie 1966 roku, będą pilotować E. See i Ch. Bassett. See jest cywilem, a Bassett kapitanem lotnictwa. Celem lotu będzie próba zbliżenia z „Ageną" i wyjście z kabiny jednego z astronautów.

✶

Niepowodzenie amerykańskiego lotu „Gemini-6" kosztowało 15 milionów dolarów. Eksperci badają przyczyny kosztownego eksperymentu. Według opinii panującej w kołach lotniczych USA „Agena" nie została sprawdzona zbyt szczegółowo przy próbach naziemnych.

✶

W ósmym roku „epoki satelitów i statków kosmicznych" Związek Radziecki umieścił w Kosmosie 500 Ton różnego rodzaju pojazdów i rakiet kosmicznych. W tym mieści się 130 sztucznych satelitów o łącznym ciężarze 400 Ton. Pozostałe 100 Ton to ostatnie stopnie rakiet nośnych.

✶

Kandydat nauk matem.-fizyczn. W. Jegorow opublikował ostatnio w ZSRR rewelacyjną książkę pt. „Przestrzenny problem osiągnięcia Księżyca". Jest to unikalna praca na świecie, traktująca o torach lotu na Księżyc, lotach orbitalnych, starcie i lądowaniu na naszym satelicie. Drugą, niezmiernie ciekawą, jest praca prof. P. Eljasberga pt. „Wstęp do teorii lotu sztucznych satelitów Ziemi". Wspomniane prace ukazały się staraniem moskiewskiego wydawnictwa „Nauka".

W SKRÓCIE

● *W DNIACH 22—26 sierpnia br, na lotnisku Bożuriszcze, odbyły się VII Mistrzostwa Bułgarii w Akrobacji Samolotowej. Na pokazy, urządzone w dniu otwarcia mistrzostw, przybyło ponad 20 tysięcy osób*

Program zawodów, po raz pierwszy, obejmował figury w locie normalnym i odwróconym, na samolotach Zlin „Trener". Po ostrej walce w półfinałach, do finału dostali się Angel Georgijew z Sofii, Minczo Stojanow z Kazanliku, Simeon Tonczew z Burgas oraz Dymitr Maslev i Kristo Sławow z Sofii.

Tytuł mistrza Bułgarii zdobył Angel Georgijew, drugie miejsce Minczo Stojanow, trzecie — Dymitr Maslev. W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła reprezentacja Centralnego Aeroklubu w Sofii.

✶

● **W Brazzaville** (Kongo) odbyło się przekazanie radzieckiego śmigłowca Mi-4, podarowanego prezydentowi Konga — Brazzaville — Mossemba Debatowi przez rząd Związku Radzieckiego.

✶

● **W TOKIO** przebywała delegacja radzieckiego lotnictwa cywilnego, która omawiała ze stroną japońską sprawę uruchomienia linii komunikacyjnej Tokio — Moskwa. Dzięki tej linii lot z Japonii do Europy byłby krótszy o 8 godzin, a ceny biletów niższe o 20—30 procent.

● **Będący** w budowie naddźwiękowy samolot pasażerski francusko-brytyjski „Concorde" znajduje już reflektantów. Ostatnio 3 tego typu maszyny zamówiły „Japan Air Lines". Tym samym liczba zamówień sięga już 48 sztuk. Dotychczas „Air France" zamówiły 8 samolotów, „Air India" — 2, „American Airlines" — 6, BOAC — 8, „Continental Airlines" — 3, „Japan Air Lines" — 3, „Middle East Airlines" — 2, FAA — 6, Qantas — 4 i TWA — 6. Także „Sabena" planuje zakup 2 samolotów „Concorde".

✶

● **W PARYSKIM** Panteonie odsłonięto tablicę pamiątkową ku czci sławnego francuskiego poety, pisarza i lotnika Antoine de Saint-Exupery. Odsłonięcia dokonał M. Sainteny, minister do spraw kombatantów. Francuska mennica państwowa wytłoczyła również piękny medal pamiątkowy z podobizną Saint-Ex'a.

✶

● **II Międzynarodowa** Wystawa Komunikacji i X Międzynarodowy Salon Lotniczy odbyły się w dniach 30.X — 7.XI. br. w Genewie.

✶

● **W Biscarosse,** w miejscowym Narodowym Centrum Spadochronowym, odbyły się w dniach 28.IX.—9.X. br. mistrzostwa spadochronowe Francji, w kategorii mężczyzn i kobiet. Pierwsze miejsce wśród mężczyzn i tytuł mistrza Francji zdobył Jacques Rode (drugi Michel Dupin, trzeci — Francois Lemoigne), tytuł mistrzyni Francji wywalczyła Nicole Bera.

✶

● **Radziecki** pilot szybowcowy Wiktor Kołupajew dokonał na szybowcu „Blanik" przelotu z Kirowa pod miasto Perm, osiągając odległość 390 km. Jest to nowy rekord okręgowy. Poprzedni, ustanowiony przez Charisa Gajanowa, wynosił 300 km.

✶

● **Grigorij Jewsiejczyk,** znany spadochroniarz białoruski i wychowawca wielu doskonałych skoczków radzieckich, wykonał w Mińsku swój 2-tysięczny skok z samolotu. Był to skok z opóźnionym otwarciem spadochronu na wysokości 600 m, z lądowaniem na wodzie. Jewsiejczyk jest spadochroniarzem już 26 lat. Wykonał m. in. 100 skoków na wodę oraz 270 skoków nocnych. Ma tytuł Mistrza Sportu.

● **WE FRANCUSKIM** tygodniku lotniczym „Air et Cosmos" (nr. 124 z 30.X.1964 r.) ukazała się informacja o śmigłowcu polskim SM-4 z fotografią maszyny. Podane zostały dane techniczne śmigłowca, opis konstrukcji oraz osiągi.

✶

● *BEZPOŚREDNIA linia lotnicza Nowy Jork — Budapeszt via Amsterdam zostanie otwarta od kwietnia 1966 r. Loty na nowej linii wykonywać będą samoloty holenderskiego towarzystwa KLM.*

✶

● **DOWODZTWO** lotnictwa NRF wydało czasowy zakaz lotów na myśliwcach F-104G „Starfighter", ze względu na stwierdzone wady w funkcjonowaniu niektórych urządzeń. W ciągu ostatnich kilku miesięcy wydarzyło się kilka katastrof samolotów tego typu. Pociągnęły one za sobą utratę życia pilotów.

Amerykańscy astronauci latali również, w ramach treningów przed lotami w Kosmos, na szybowcach. Oto oni, na jednym z lotnisk w Islandii, gdzie zapoznawali się z warunkami, jakie ewentualnie mogą napotkać na innych planetach.

TŁUMIKI MAŁYCH SILNIKÓW

JEDNYM z bardzo ważnych zagadnień nowoczesnego modelarstwa jest likwidacja hałasu wywołanego przez pracujący silnik samozapłonowy lub żarowy.

Wiemy doskonale o skutkach wywołanych przez zbytnie nasilenie hałasu i wiemy też jak głośnym potrafi być silnik pracujący na wysokich obrotach.

W Związku Radzieckim, Anglii, Francji, we Włoszech i innych krajach są już bardzo zaawansowane prace nad konstrukcją dobrego i prostego w budowie tłumika.

Chcąc ułatwić wykonanie dobrych tłumików, skonstruowałem dwa typy: jeden do popularnych silników „Super-Sokół" i drugi, który może być zakładany na silnik o pojemności skokowej 2,5 cm³ (Zeiss-Jena, „Jaskółka" i innych). Ich działanie polega na ukierunkowaniu strugi gazów spalinowych i nadaniu jej ruchu wirowego. Jeśli chodzi o efekt tłumienia, to zależy on w znacznej mierze od dokładnego zachowania wymiarów podanych na rysunku. Obroty bez tłumika wynosiły — 8 000 obr/min, z tłumikiem spadły do 7 500—7 600 obr/min przy tej samej regulacji i paliwie („Super-Sokół").

OPIS WYKONANIA TŁUMIKA DO SILNIKA „SUPER-SOKÓŁ" LUB DO INNEGO SILNIKA 5 CM³

Tłumik składa się z następujących części: 1 — uchwytu wydechu, 2 — obudowy tłumika, 3 — dyszy wylotowej, 4 — nakrętek M3 (2 sztuki), 5 — osi kierownic strug, 6, 7, 8 — kierownic strug. Budowę rozpoczynamy od części numer 1. Wycinamy ją z blachy od puszki konserwowej — zwijamy i lutujemy wg rysunku. Po założeniu wiercimy (uprzednio zabezpieczamy tłok i cylinder przed wiórami!), dwa otwory na szczytowych ścianach, najpierw wiertłem średnicy 2,4 mm, po czym zdejmujemy uchwyt z silnika i powiększamy delikatnie otwory do 3 mm, a w silniku gwintujemy oba otwory 2,4 mm gwintownikiem M3. Następnie wykonujemy przy pomocy wałka drewnianego o średnicy 17,2 mm rurkę obudowy i dokładnie ją lutujemy. Po tej czynności wycinamy wg rysunku 3 kierownice strug (6, 7 i 8) i nalutowujemy je na oś nr 5 w **zaznaczonych odległościach. Przesunięcie wycięć jest podane na rysunku szkicowym.**

Oś nr 5 najlepiej wykonać z mosiądzu. W dalszej kolejności wykonujemy dyszę wylotową nr 3 (grubość całkowita 4 mm!) i montujemy całość wprowadzając oś z kierownicami strug do wnętrza. Nakrętkę znajdującą się na szczytowej skośnej ścianie należy uprzednio zapiłować wg rysunku!

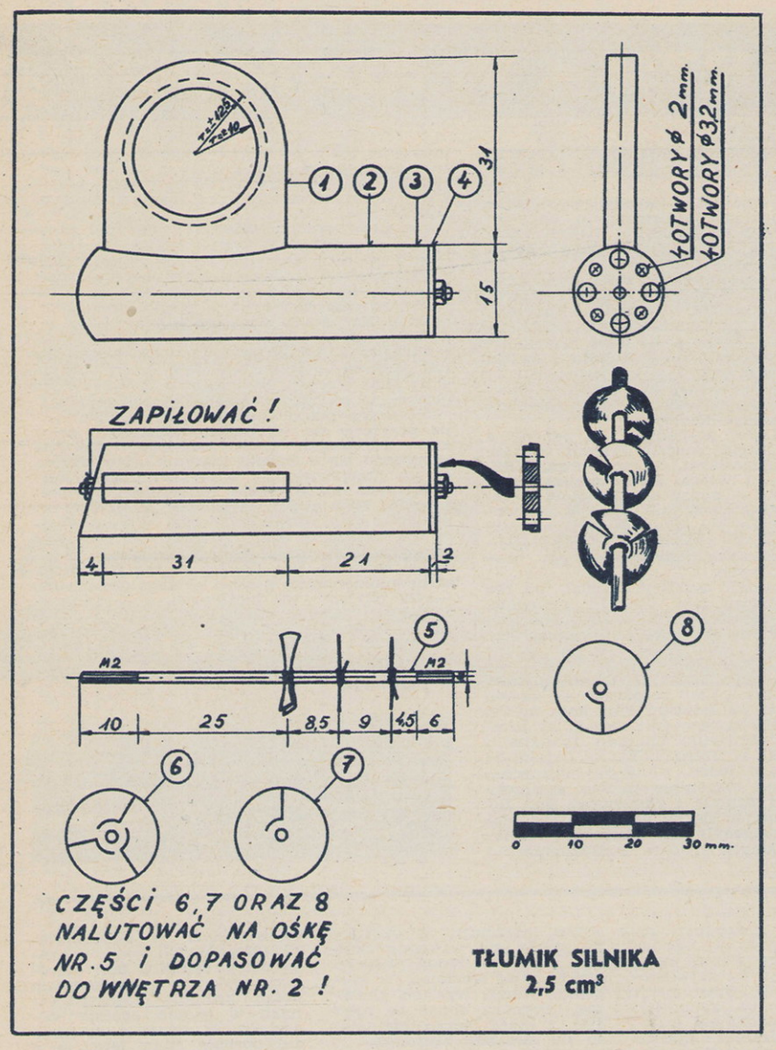
Kierownice strug wygiąć, przy czym kąt wygięcia łopatek około 10 st.! Po skręceniu całości mamy tłumik gotowy. Zakładamy go na silnik przy pomocy dwóch śrub M 3 x 5.

OPIS WYKONANIA TŁUMIKA DO SILNIKA 2,5 cm³

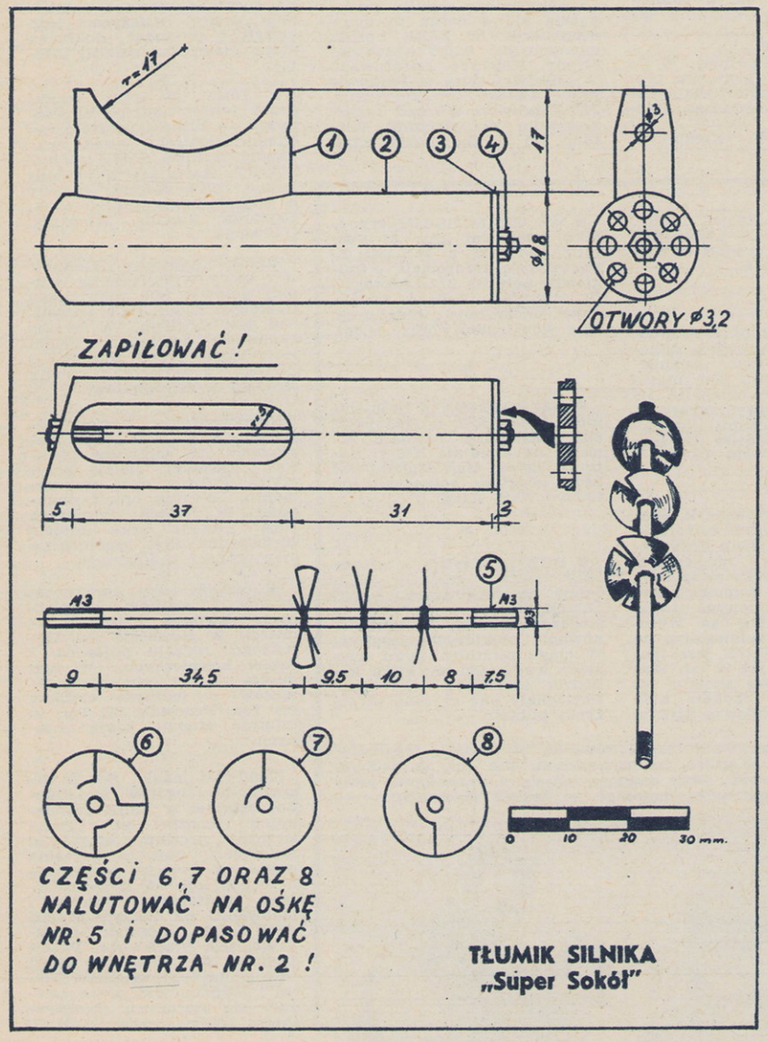
Budowa nie różni się od poprzednio opisanego tłumika, z tym, że pierwsza kierownica strug posiada nie cztery, a trzy nacięcia, jak również różni się sposób zakładania. Mianowicie tłumik zakładamy po uprzednim zdjęciu (odkręceniu) głowicy cylindra. Tłumik nasuwamy z góry na cylinder (dokładnie dopasować wykroje do ścian karteru i cylindra!) i mocujemy go przez nakręcenie głowicy.

Tłumiki należy wykonać starannie — mocno polutować i dokładnie wyczyścić! Co pewien okres czasu pracy (około 3 godzin) tłumik rozebrać i wyczyścić.

JAN TOMASZEWSKI



TŁUMIK SILNIKA 2,5 cm³



TŁUMIK SILNIKA „Super Sokół"

Tłumik do silnika 5 cm³

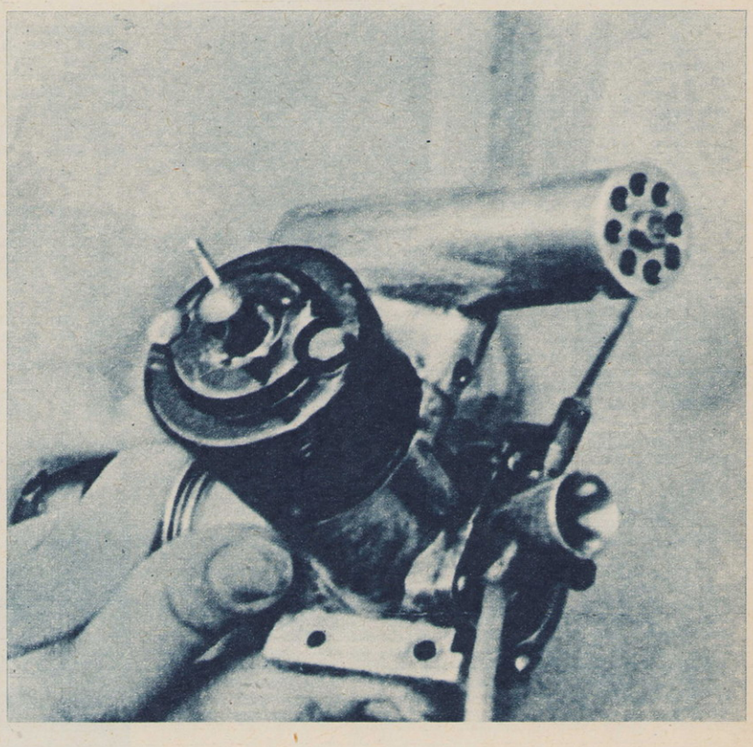


Foto autora

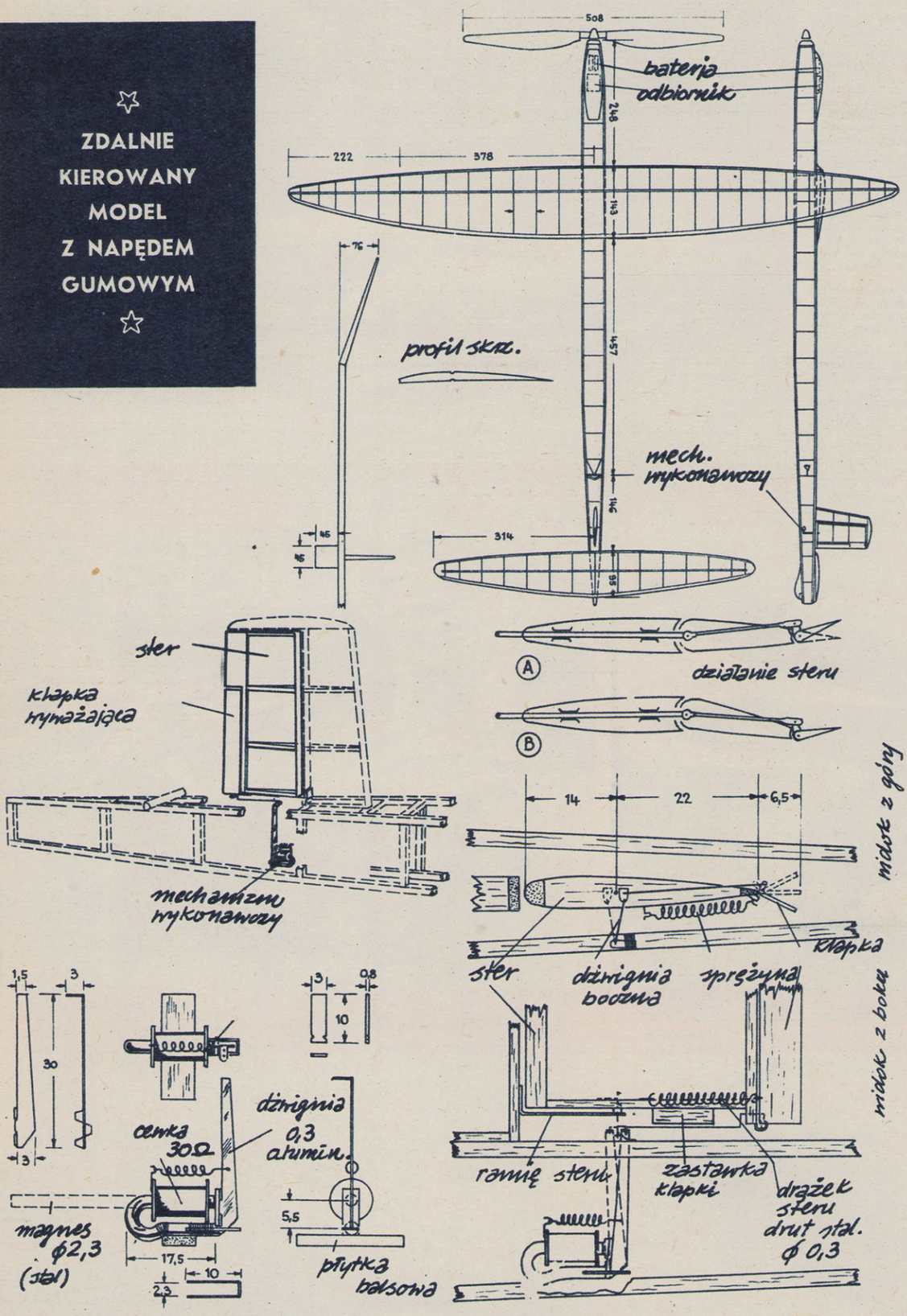
ZDALNIE KIEROWANY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Sensację wśród modelarzy na świecie wzbudził niedawno opublikowany plan modelu z napędem gumowym sterowany zdalnie. Konstruktorem modelu jest Amerykanin Hewitt Phillips, inżynier z NASA. Poniżej reprodukujemy interesujący model wraz z poszczególnymi jego częściami składowymi.

Dane modelu: rozpiętość — 1 200 mm, długość — 1 140 mm, śmigło dwułopatowe, składane średnicy 508 mm. Konstrukcja całkowicie z balsy. Ciężar własny modelu 80 G, ciężar gumy 56 G, ciężar odbiornika 22 G, ciężar baterii 14 G, ciężar mechanizmu wykonawczego 3 G, ciężar całkowity modelu 175 G. Odbiornik wraz z bateriami umieszczony został w przedniej górnej nadbudówce kadłubowej. Ster kierunkowy współdziała z pomysłowo rozwiązanym wyważeniem aerodynamicznym w postaci klapki.

Można przypuszczać, że po pierwszych doświadczeniach z radiogumówkami, które u nas zainicjował St. Żurad, wkrótce spodziewać się wypada dalszego rozwoju tego rodzaju modeli, a nawet i utworzenia osobnej kategorii na zawodach krajowych i międzynarodowych.

Zainteresowanym podajemy niniejszy plan dla wyciągnięcia odpowiednich wniosków i zachęty.



NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego został upoważniony przez ZG APRL do załatwienia produkcji ładunków do modeli rakiet. W listopadzie br. zawarto umowę z zespołem pracowników Zakładów Chemicznych „Krywałd" w Knurowie na opracowanie prototypów i technologii produkcji silników rakietowych trzech typów (zgodnie z przepisami FAI). Do połowy marca roku 1966 ma być wykonana seria informacyjna w ilości 200 sztuk. Ośrodek Krakowski jest w stałym kontakcie z zespołem w Krywałdzie. (t)

*

Książka „Modelarstwo", wydana przez ZG LOK, jest do nabycia we wszystkich zarządach wojewódzkich Ligi Obrony Kraju, a nie tylko w ZG w Warszawie, jak informowaliśmy w poprzednich numerach.

*

Mgr inż. Andrzej Glass w cyklu wydawniczym „Zrób to sam" (Wydawnictwo Harcerskie) opublikował dwa zeszyty kartonowych modeli: odrzutowca naddźwiękowego i samolotu „Wilga-2". Modele pomyślane są jako wycinanki, które można skleić po przerysowaniu części na karton. Wspomniane zeszyty w cenie 2 zł za sztukę są do nabycia w kioskach „Ruchu".

W rozszerzonej serii tegoż wydawnictwa A. Glass i mgr inż. Witold Szewczyk opublikowali plany „samolotów pionowego startu" (cena 3,50 zł). Chodzi tu o większe modele z napędem gumowym, przystosowane do pionowego startu. Niezależnie od planów modeli opisano rodzaje samolotów pionowego startu, wprowadzając młodego konstruktora w tajniki ich lotu. Całość opracowana (tekst i rysunek) starannie. Zastrzeżenia co do właściwości lotnych może budzić pierścieniopłat, któremu każe się dźwigać ogromny arkusz kartonu za pomocą małego śmigiełka. Wydaje się, że zastosowanie innej technologii — stosowanej przy budowie modeli latających — byłoby tutaj właściwsze, również w odniesieniu do modelu „pionowzlotu".

*

W dniu 11 października br. otwarto pod Salzburgiem (Austria) lotnisko przeznaczone dla modeli latających. Na otwarciu obecni byli przedstawiciele ministerstwa komunikacji i aeroklubu. W przemówieniu oficjalnym stwierdzono, że modelarstwo lotnicze jest propagowane zgodnie z państwową polityką zbliżenia dzieci i młodzieży do lotnictwa. Lotnisko modelarskie Salzburg-Kraiwiesen jest podobno jedynym ośrodkiem małego lotnictwa w Europie, dysponującym wzorowym zespołem bieżni i urządzeń pomocniczych. Warto przy okazji podać, że od 1958 roku na 24 warsztaty modelarskie, zaopatrzenie materiałowe i narzędziowe, budowę bieżni itp. wydatkowano w Austrii sumę 1,2 miliona szylingów.

*

W Szwajcarii w dniach 21—22 września br. odbyły się międzynarodowe zawody szybowców zboczowych o „Puchar Europy — 1965". Miejscem startów było zbocze wysokości 1920 m, na które można było dostać się zarówno kolejką linową jak i autobusem miejskim. W zawodach uczestniczyło pięć ekip z Austrii, Danii, NRF, Włoch i Szwajcarii.

*

Tradycyjne XIII „mistrzostwa asów" w kategorii modeli na uwięzi odbyły się w dniach 28—29 września br. w Liege — Belgia. Udział w imprezie wzięło 11 ekip państwowych, w tym z Węgier, Czechosłowacji i Bułgarii. W kategorii modeli szybkich zwyciężył model Imre Totha (Węgry) — 226,41 km/h. W kategorii wyścigu najlepszy okazał się zespół brytyjski Haworth — Place — 4,43 min. W kategorii akrobacji Fin Juhani Kapi uzyskał 12 164 pkt.

Rakiety ZSRR

Z okazji 48 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej odbyła się 7 listopada 1965 r. w Moskwie tradycyjna parada wojskowa. W defiladzie wzięła udział broń rakietowa. Na zdjęciach udostępnionych nam przez Agencję Prasową NOWOSTI widzimy fragmenty parady różnych rodzajów radzieckich wojsk rakietowych.

W uzupełnieniu tego fotoreportażu zamieszczamy wypowiedź zastępcy naczelnego dowódcy strategicznych wojsk rakietowych ZSRR gen. płk. W. Tołubki, złożoną z okazji tegorocznego święta wojsk rakietowych i artylerii, obchodzonego w Związku Radzieckim w dniu 19 listopada. Generał W. Tołubko powiedział m. in.:

Zapasy broni nuklearnej ZSRR zaspokajają w pełni potrzeby całego obozu socjalistycznego w dziedzinie obrony.

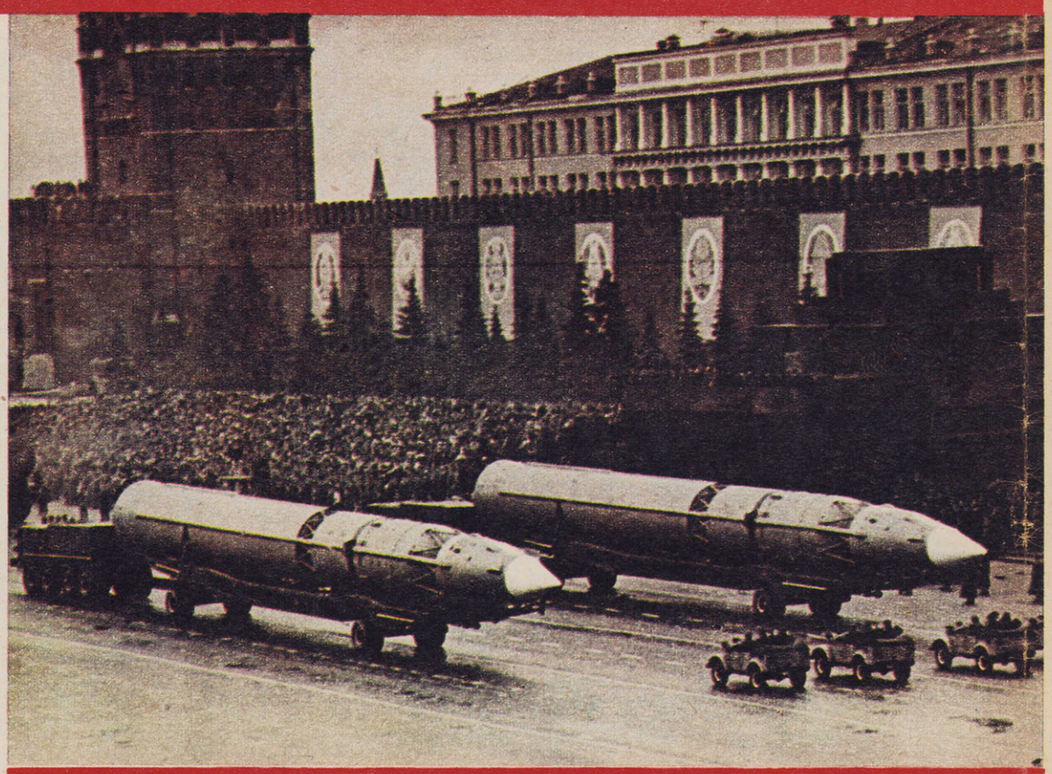
Prasa zagraniczna pisała niedawno, że ładunek nuklearny o mocy 10 megaton niszczy wszystko na obszarze o powierzchni kilkuset kilometrów kwadratowych. A przecież nie jest to największy ładunek nuklearny. Można by przytoczyć następujący przykład: istnieją obecnie głowice nuklearne, których wybuch wyzwala więcej energii niż wszystkie bomby lotnicze, miny i pociski użyte w okresie pierwszej i drugiej wojny światowej.

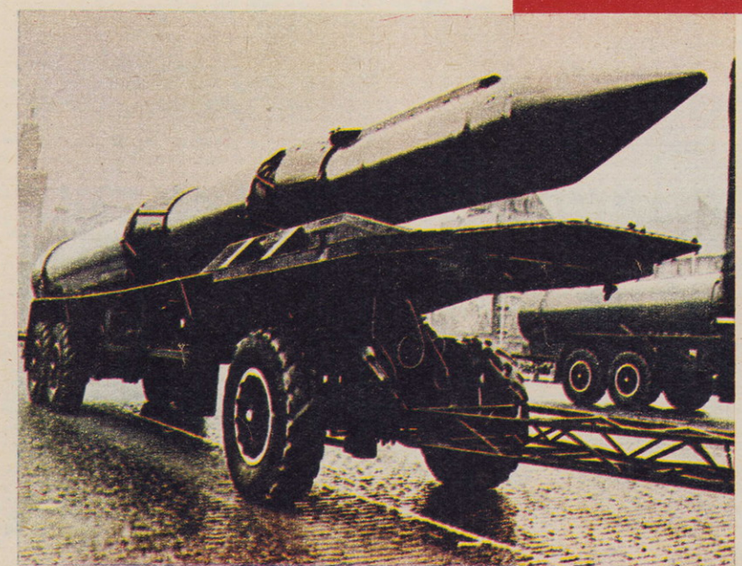
Broń rakietowa ZSRR jest stale doskonalona. Podnosi się wartość bojowa rakiet, coraz prostsza staje się ich eksploatacja. Powstają jeszcze potężniejsze rakiety, które mogą dostarczyć do celu głowice nuklearne zarówno po torze balistycznym, jak też po torze orbitalnym, rakiety zdolne do manewrowania w czasie lotu.

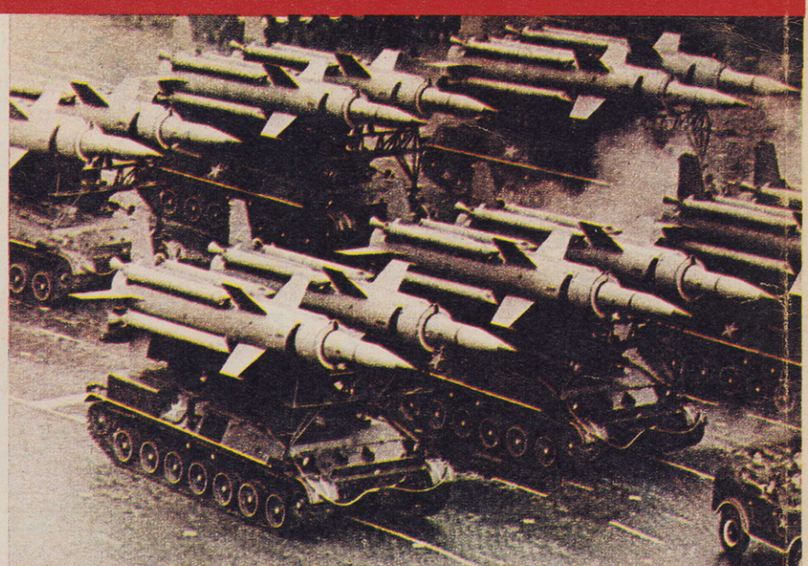
Takie rakiety orbitalne pokazano 7 listopada br. na defiladzie wojskowej w Moskwie. Agencja TASS w opisie defilady zaznaczyła, że głowice bojowe tych rakiet mogą „opaść na cel" podczas pierwszego lub któregokolwiek następnego okrążenia ziemi.

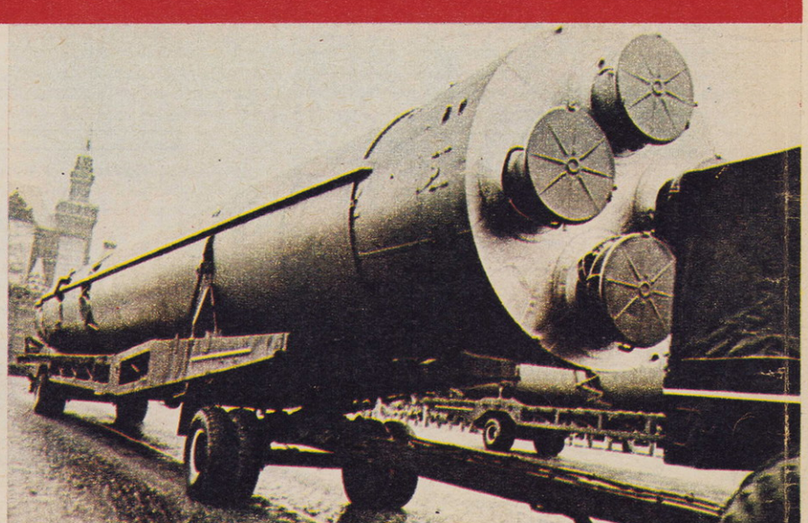
Gen. Tołubko oświadczył, że siła ciągu radzieckich rakiet strategicznych „nie ma sobie równej". Rakiety radzieckie są dziś najlepsze w świecie. Świadczą o tym dobitnie pomyślne loty radzieckich załogowych statków kosmicznych, loty radzieckich sputników i rakiet orbitalnych, jak również pomyślne próby z rakietami balistycznymi na Pacyfiku.

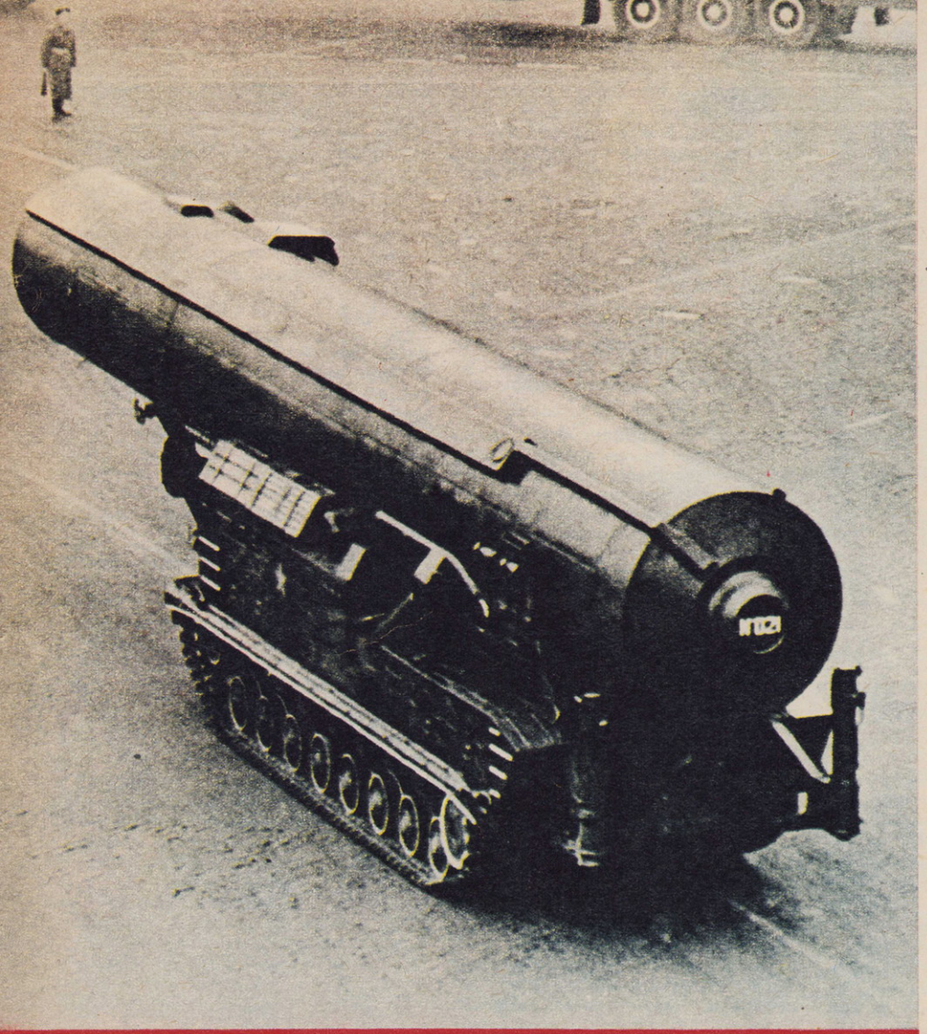
ZDJĘCIA: APN

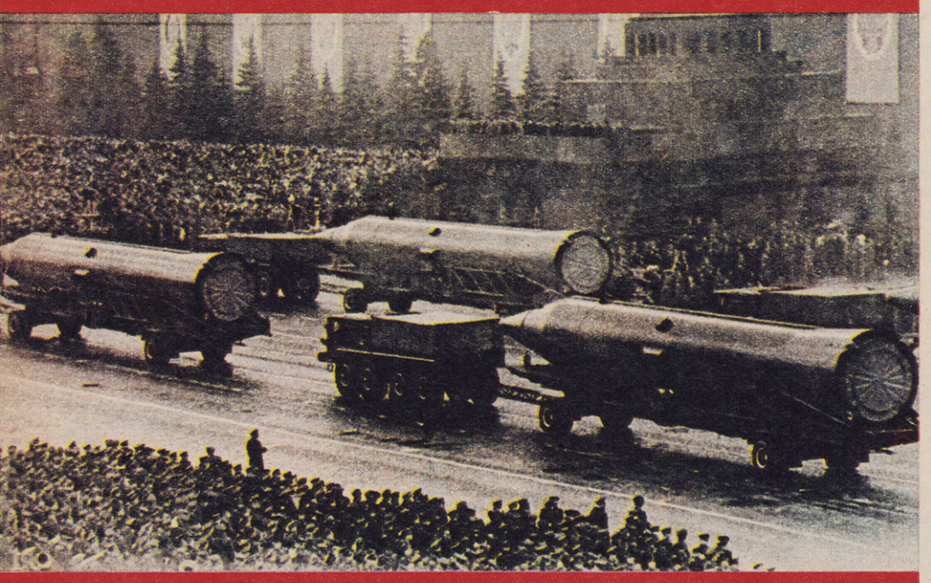


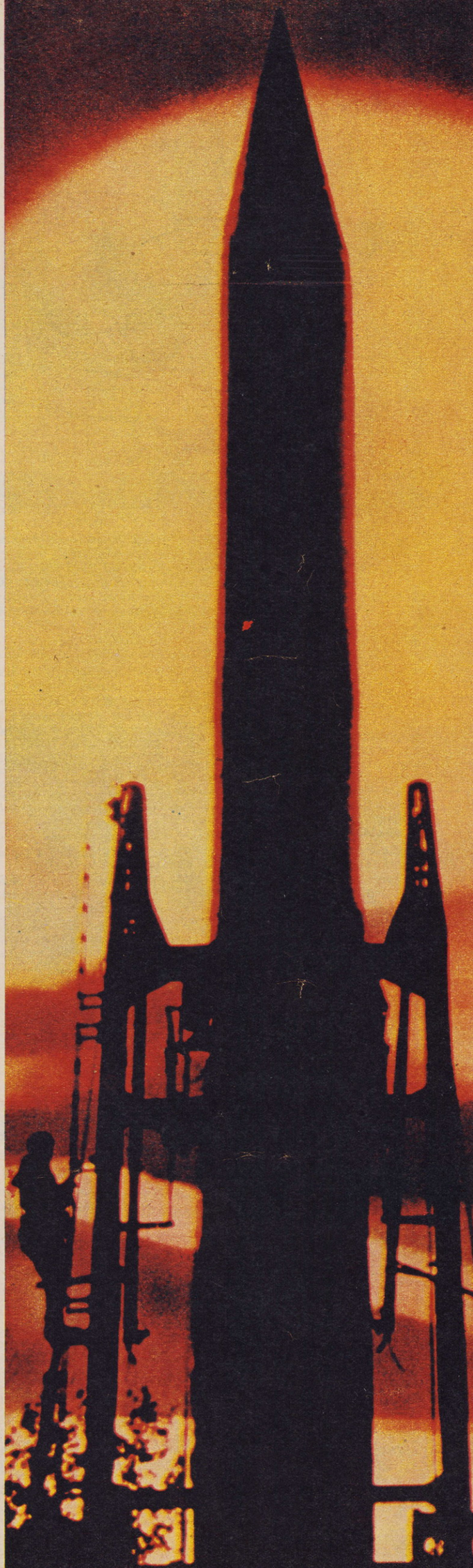




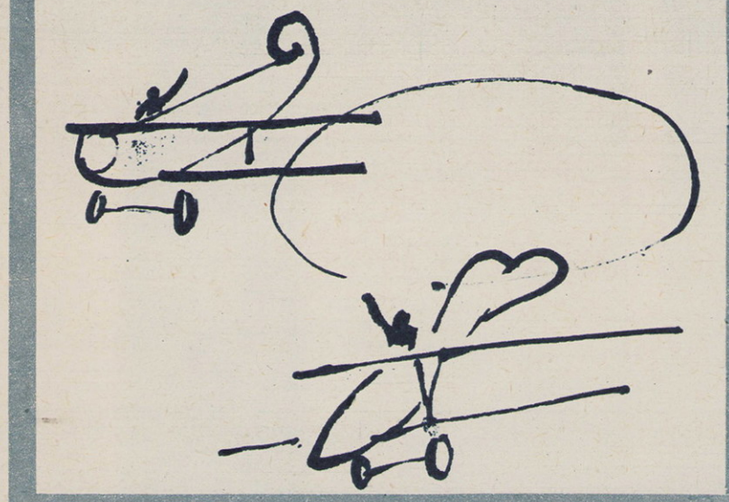








Listy i bomby



...wesoło machaliśmy do siebie płatami, pozdrawialiśmy wyciągniętą ręką.

KLUB Seniorów Lotnictwa posiada w swych szeregach kilka dość wyraźnie różniących się grup. Najmłodsi — chciałoby się wręcz powiedzieć młodziki — rozpoczęli karierę na Jakach i Hurricane'ach w czasie minionej wojny. Druga grupa, „juniorzy", pracowali w różnych działach lotnictwa wojskowego, sportowego oraz komunikacyjnego w dwudziestoleciu międzywojennym. Prawdziwi seniorzy Klubu Seniorów — a jest ich spora garstka — opowiadają dziwy o sprzed pół wieku „etażerkach" zwanych aeroplanami i o zaiste przedziwnych w powietrzu zdarzeniach. Ot, choćby takich, jakie przeżył Antoni Mroczkowski, wojskowy pilot o licencji z lipca 1915 roku, późniejszy długoletni oblatywacz.

„Było to zimą z 1916/17 roku. Moja eskadra zajmowała lądowisko na Wołyniu, gdzie wśród lasów i błot na długie miesiące zamarł gigantycznej długości front. Wojna wyglądała nawet interesująco z góry, na pewno mniej zabawnie było na ziemi. Tam w mrozie, deszczu lub spiekocie tkwiły w prymitywnych warunkach setki tysięcy młodych mężczyzn. Z powietrza było to istne kretowisko zasieków i okopów pozycji głównej, rowów dobiegowych, stanowisk ryglowych oraz odwodowych. Dalej leżała nie zapisana w walkach karta — ziemia niczyja. Tam krążyły w nocy patrole, za dnia było pusto. Tylko tu i ówdzie tkwiły dobrze ukryte czaty i czujki. I z kolei nowe kretowisko — tym razem zbudowane przez oddziały austriacko-niemieckie. Tak się bowiem złożyło, że staliśmy prawie dokładnie na styku dwu korpusów: niemieckiego i austrowęgierskiego. Były to wojska — mówiąc językiem ówczesnych komunikatów wojennych — związane „dozgonnym braterstwem broni". Jak to naprawdę było, okaże się za chwilę.

My, lotnicy, byliśmy zakwaterowani wygodnie po wiejskich chałupach, a na położone obok lądowisko dojeżdżało się z reguły samochodami. Od czasu do czasu „narażaliśmy się", czyli latali nad front lub rejony zajęte przez nieprzyjaciela. Naszym głównym wrogiem nie było bynajmniej lotnictwo niemieckie czy austriackie. Najgorszym był defekt mocno jeszcze niedoskonałego sprzętu, poza tym fatalne, zimowe pogody i coraz bardziej skuteczna obrona naziemna. Bowiem niepisany, ale ściśle przestrzegany wówczas zwyczaj nakazywał, aby „ludzie powietrza" różnych nacji odnosili się do siebie z kurtuazją godną francuskiego markiza XVIII wieku. Markiza, który przed otwarciem ognia z pistoletu kłaniał się nisko kapeluszem Anglikowi i zapraszał: „Sir, niech Pan będzie tak uprzejmy i strzela pierwszy!"

Istotna różnica między markizami, a lotnikami z 1916 roku była ta, że nie strzelaliśmy w ogóle do siebie. Zasadniczy powód tkwił w fakcie, że nie mieliśmy właściwie z czego. „Awstrijcy" mijali więc carskie samoloty w zupełnym spokoju. Powiem nawet więcej — po prostu polubiliśmy stojącą naprzeciw nas eskadrę. Jak my tak i oni „narażaliśmy się" przecież co dzień na mocno niepewnych gratach. Zdarzało się więc, że wesoło machaliśmy do siebie płatami, pozdrawialiśmy wyciągniętą ręką. Byli nawet tacy, którzy jakoby widzieli uśmiechy pilotów austriackich na sam widok rosyjskiego samolotu.

Może to już była przesada, ale za to szczerze i bez wyjątku martwiliśmy się, gdy przelatując nad ich lotniskiem widzieliśmy rozbitą maszynę. Kończyło się to zwykle tęgą popijawą z toastami: „Za szybki powrót do zdrowia tego Austriaka, co sobie wczoraj pysk rozkwasił". Tak — drogi kolego — takie to były czasy...

Można więc sobie wyobrazić moje zdumienie, gdy któregoś ranka obudziły mnie dalekie wybuchy i szum silników kilku samolotów. „Bombardują lotnisko, sukinsyny!" — przeleciało mi przez myśl. Wiele czasu nie upłynęło, a już byłem obok naszych płóciennych hangarów. Zemocjonowany dowódca warty zameldował, że kilkanaście minut temu z chmur wyleciało kilka samolotów, które zrzuciły bomby. Skutek tego nalotu był właściwie żaden: napastnicy nawet nie zdołali nam uszkodzić żadnego samolotu. Co więcej, część bomb — zresztą małego kalibru — spadła zamiast na lotnisko na okoliczne pola.

To mnie bynajmniej nie uspokoiło. „Panie szanowny, tu nie o forsę chodzi, ale o honor" — jak mówią na bazarze Różyckiego na Pradze. To my do nich łagodnie, z sercem, a oni do nas z bombami? Okazało się, że podobne uczucia owładnęły całą resztą personelu latającego. „Lećmy, Antoś" — mówią — i dajmy tym (tu dość dosadnie i krótko określono moralne prowadzenie się matek lotników austriackich) takiego bobu, żeby im się na zawsze odechciało zaczepiać naszą eskadrę".

Nie trzeba mi było tego dwa razy powtarzać. Cóż, temperamentu miałem zawsze raczej za dużo, no i blisko pół wieku mniej na karku. Raz, dwa wyciągnięto nasze powietrzne dorożki, obserwatorzy położyli sobie po dwie bomby na kolana, zapalniki wsadzili do kieszeni kombinezonów i startujemy.

Oczywiście zrobiłem przed lotem krótką odprawę, w czasie której omówiłem szczegóły naszego odwetu. Jak dziś pamiętam efektowne zakończenie, gdzie dokładnie określiłem miejsce w którym mam perfidnych przeciwników. Lot odbył się zasadniczo bez żadnych zakłóceń. Pogoda doskonała, ani jeden silnik nie nawalił, wybuchy ułożyły się mniej więcej niedaleko celu. Zdziwił mnie tylko zupełny brak obrony przeciwlotniczej. „Mają przed nami respekt" — pomyślałem z dumą. W komplecie i w szampańskich humorach wylądowaliśmy obok naszej wioski.

Cała historia bynajmniej się na tym nie zakończyła. Koło południa dnia następnego widzimy, jak wali przez środek naszego lądowiska jakaś pojedyncza maszyna austriacka. Nisko leciała, kosynierem. Lotnik zrzucił meldunek ciężarkowy i zniknął w tak zwanej „sinej dali". Oczywiście rzuciliśmy się do czytania listu: „Lotnicy rosyjscy! Wynikło wczoraj fatalne nieporozumienie, które jak najszybciej staramy się wyjaśnić. Wyście bambardowali nasze lotnisko zapewne w odwet za wasze, zrabane dwa dni temu. Ale to przecież wcale nie nasza eskadra was bombardowała. Zrobiła to jednostka niemiecka, która niedawno przybyła na nasz odcinek. Dajcie tym (tu bardzo brzydko określono sprzymierzeńców) zdrowego łupnia. Załączamy mały planik dla łatwiejszej orientacji. Pozdrowienia od lotników austriackich.

P. S. Strat nie mamy — uszkodziliście tylko stary, pusty chlewik".

Oczywiście zaraz obejrzeliśmy wycinek z mapy, a tam śliczną gwiazdeczką umiejscowiono lotnisko dozgonnych sprzymierzeńców — Niemców. Wprost nie do wiary, ale jednak okazało się to wszystko prawdziwe. Poleciał bowiem nasz lotnik na rozpoznanie i po powrocie zameldował: — Toczka w toczkę wszystko się zgadza. Jakaś nowa jednostka lotnicza rozlokowała się dokładnie w miejscu wskazanym na mapie.

Od tego czasu, gdy było wszystko na odwrót — to jest humory złe, a pogoda dobra, lataliśmy robić przykrości Germańcom. Nawet pojedyncze maszyny wracając z rozpoznania uważały za swój święty obowiązek zrzucać chociaż kawałek żelaza na niemieckie hangary. Oczywiście oni nie pozostawali dłużni. W tym czasie dostaliśmy już broń pokładową, więc wywiązały się walki powietrzne, w których było jak to na wojnie. Raz odnosili zwycięstwo oni, raz my. Ja też przyczyniłem się do uspokojenia jednego zbyt agresywnego niemieckiego pilota — ale o tym opowiem innym razem.

„Niech kolega posłucha teraz nieoczekiwanego zakończenia tej przedziwnej historii. Otóż przelatuje pewnego pięknego poranka austriacka maszyna. Nurkuje i zrzuca — oczywiście nie bomby — a list. Ale ten list to była, można powiedzieć, prawdziwa bomba. Ni mniej ni więcej proszono nas, byśmy przestali dręczyć nalotami niemieckie lotnisko. Szwaby (tak wówczas nazywano to co obecnie określamy jako Szkopy, Fryce czy też Krzyżacy) widocznie poczuli pismo nosem. U nas bowiem spokój, a na nich wciąż leci żelaziwo. Wyszedł więc wyższy rozkaz, że ze względów „taktyczno-strategicznych" mamy natychmiast zmienić miejsce postoju z eskadrą niemiecką. Co podajemy Wam do wiadomości".

Poczciwe Austriaki starali się jak mogli, abyśmy im uwierzyli. Kropnęli więc u góry służbową pieczątkę, a autor listu zamaszyście się podpisał, dla wszelkiej jednak pewności nieczytelnie.

Już dalszego ciągu nie będzie — uśmiechnął się pan Antoni. — Przyszła wiosna, zaczęła się któraś tam z rzędu ofensywa, oddziały się dokumentnie wymieszały. Na zawsze zgubiliśmy naszych Austriaków, którzy tak lubili korespodencje ponad frontem. Pozostała tylko opowieść jak z bajki, barwny epizod minionych dni. Takich epizodów, czasem może mniej wesołych, ale chyba dla obecnego pokolenia najzupełniej egzotycznych przeżyłem w swoim długim życiu lotniczym bardzo wiele."

JANUSZ KĘDZIERSKI

...z chmur wyleciało kilka samolotów.

...ja też uspokoiłem jednego niemieckiego pilota.

Rysunki: WOJCIECH HUBICKI

WSZYSCY CZYTAMY „SKRZYDLATĄ"...

JEDYNY W POLSCE MAGAZYN LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

CZYTELNICY! Pamiętajcie, że stałą lekturę naszego tygodnika zapewni Wam tylko PRENUMERATA.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę, tak krajową jak i zagraniczną, „Skrzydlatej Polski" **na rok 1966 przyjmowane są tylko do 10 grudnia br.**

Prenumeratę krajową przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat można również dokonywać na konto PKO, nr. 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Warunki prenumeraty: kwartalnie — 26 zł
półrocznie — 52 zł
rocznie — 104 zł

Nie zapominajcie też o krewnych i znajomych za granicą! Prenumerata „Skrzydlatej" będzie dla nich najmilszym prezentem noworocznym.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa od krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO nr. 1-6-100024.

Pamiętajcie!

W ROKU 1966 SPOTYKAMY SIĘ ZNÓW PRZY LEKTURZE „SKRZYDLATEJ POLSKI".

PRZEDWOJENNY MOTOSZYBOWIEC

„Słyszałem o doświadczalnym motoszybowcu studentów lwowskich z lat przedwojennych, którzy wykorzystali do tego celu jedną z konstrukcji Czerwińskiego. Chciałbym znać szczegóły tego przedsięwzięcia i dane techniczne wspomnianego motoszybowca" — pisze **Konstanty Jarmołowski z Przemyśla.**

W 1936 r. grupa studentów Związku Awiatycznego Politechniki Lwowskiej postanowiła zbudować prosty w układzie motoszybowiec, z wykorzystaniem silnika małej mocy JS-4, konstrukcji studenta Jerzego Szablowskiego. Była to właściwie przeróbka szybowca CW-8 konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Przeróbka polegała m.in. na nieco innym rozwiązaniu konstrukcyjnym kadłuba i wzmocnieniu zawieszenia skrzydeł. Odkrytą kabinę pilota wyposażono w podstawowe przyrządy pokładowe. Silnik JS-4 o mocy 8 KM zabudowano na specjalnym wysięgniku. Rozruch silnika z kabiny za pomocą dźwigni. Motoszybowiec, znany jako ZASPL CW-8S (w późniejszym okresie jako CW-9), po oblocie był wykorzystywany w wielu lotach.

Dane techniczne: rozpiętość — 9,20 m, długość — 5,25 m, ciężar własny — ok 102 kG, ciężar w locie — ok. 170 kG, prędkość maksymalna — ok. 100 km/h, prędkość minimalna — 40 km/h, pułap — 1500 m, zasięg (z pracującym silnikiem) — ok. 100 km.

POCZTA LOTNICZA

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Henryk Wojciechowski — Skwierzyna, ul. Obrońców Stalingradu 28/7, pow. Gorzów Wlkp. poszukuje wielu poszczególnych numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1959—1964. Odstąpi natomiast lub wymieni numery „SP" z lat 1958, 1961 i 1962.

Jerzy Brylak — Warszawa, ul. Braci Zauskich 6 m. 28 odstąpi numery — drugi i trzeci — „Skrzydlatej Polski" z 1945 roku.

Czesław Forycki — Stargard Szcz. 2, ul. Dworcowa 5/1, poszukuje wielu poszczególnych numerów „Skrzydlatej Polski" z lat: 1959, 1960, 1961, 1963 i 1964.

PROSTUJEMY

Krzysztof Sokalski z Gliwic pisze: „Uprzejmie proszę o sprostowanie błędu drukarskiego, zawartego w Biuletynie Aeroklubu PRL, zamieszczonym w nr 45 „Skrzydlatej Polski" z br. Pod pozycją 44 powinno być nazwisko Sokalski zamiast Sokolski".

Niniejszym prostujemy. Przepraszamy.

Wiesław Parosz — Wrocław. Uwaga słuszna. Zdjęcie zamieszczone w „Kraju Rad" (nr 43 z br.) z podpisem „Model i rzeczywistość" nie przedstawia tego samego typu samolotu. Model to An-12, rzeczywistość — An-24. Niewykluczone jednak, że chodzi tu w ogóle o model i „prawdziwy" samolot. W takim odczytaniu podpisu i zdjęcia nie można mówić o pomyłce.

Piotr Orłowski — Cieplice Śl. Przesłany pod adresem naszej redakcji wycinek jednego z październikowych numerów „Gazety Robotniczej" jest niewątpliwym dowodem pomyłki. Nad i pod zdjęciem, przedstawiającym samolot PZL 101 „Gawron", widnieją bowiem błędne napisy: „Junak" nad miastem" i „Samolot „Junak" z jeleniogórskiego Aeroklubu nad Jelenią Górą".

POZWOLENIE RODZICÓW

Janusz Majdanik — Konstantynów, k/Łodzi. Kandydaci na szkolenie lotnicze przed ukończeniem 18 roku życia nie mogą rozpocząć tego szkolenia bez pozwolenia rodziców.

PLANY DLA MODELARZY

Antoni Ciepiela — Kraków, Jerzy Papis — Kłokock. Dokumentacji technicznej do budowy silników modelarskich nie wysyłamy. Sposób wykonania silniczka modelarskiego o napędzie odrzutowym, na paliwo ciekłe, znaleźć można w książce Dziulaka i Witkowskiego „Budujemy silniki do modeli latających", wydanej przez MON.

Plany i dane wszystkich polskich i wielu zagranicznych szybowców, w stopniu wystarczającym do zbudowania modelu, znaleźć można w rocznikach „Skrzydlatej Polski".

NIE SKORZYSTAMY

Stanisław Kuźniar — Wrocław. Z nadesłanego materiału nie skorzystamy. W przyszłości z tego rodzaju sprawami prosimy zgłaszać się pod adresem prasy wojskowej.

ROZWIĄZANIE „LOGOGRYFU" Z NRU 44 „SP" Z DNIA 31 PAŹDZIERNIKA 1965 R.

Hasło: PODNIEBNI AKROBACI

Wyrazy pomocnicze: 1 — Popowicz, 2 — opadanie, 3 — kamikaze, 4 — membrana, 5 — izoterma, 6 — pokrycie, 7 — korbowód, 8 — komandos, 9 — Cierniak.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Leszek Spławski — Ruszów, ul. ZBoWiD 12, pow. Zgorzelec, woj. wrocławskie; Zdzisław Brzozowski — Porąbka, os. A. Kowalczyka, bl. 59/3, pow. Będzin, woj. katowickie; Stanisław Augustyn — Jutrzyna 31, pta Łojowice, pow. Strzelin, woj. wrocławskie.**

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 403

Srebrne Odznaki Szybowcowe

80 (2931) **Leszek Olbratowski** — 5 h 12 min, 1200 m, 53 km (30.09.1964)
81 (2932) **Marian Wierzchoś** — 5 h 32 min, 1250 m, 80 km (10.07.1965)
82 (2933) **Zbigniew Kałamaja** — 5 ha 10 min, 1200 m, 54 km (3.08.1965)
83 (2934) **Tadeusz Biernacki** — 6 h 08 min, 1200 m, 56 km (11.08.1965)
84 ((2935) **Jan Burdziński** — 5 h 34 min, 1250 m, 155 km (31.08.1965)
85 (2956) **Grzegorz Szelpuk** — 5 h 17 min, 1050 m, 51 km (16.08.1965)
86 (2937) **Jerzy Korabiewski** — 5 h 14 min, 1400 m, 75 km (16.08.1965)
87 (2938) **Władysław Kopeć** — 5 h 06 min, 1800 m, 54 km (16.08.1965)
88 (2939) **Marek Bąkowski** — 7 h 23 min, 1050 m, 107 km (17.08.1965)
89 (2940) **Janusz Czechowski** — 5 h 03 min, 1050 m, 107 km (17.08.1965)
90 (2941) **Waldemar Michałowski** — 5 h 30 min, 1200 m, 132 km (17.08.1965)
91 (2942) **Anna Iwańska** — 5 h 25 min, 1500 m, 58 km (17.08.1965)
92 (2943) **Zdzisław Niedziela** — 5 h 57 min, 1100 m, 51 km (18.08.1965)
93 (2944) **Janusz Weychert** — 5 h 30 min, 1020 m, 51 km (18.08.1965)
94 (2945) **Andrzej Myszkowski** — 6 h 45 min, 1150 m, 73 km (19.08.1965)
95 (2946) **Halina Lizończyk** — 5 h 33 min, 1150 m, 68 km (27.08.1965)
96 (2947) **Leszek Hoffman** — 5 h 01 min, 1150 m, 60 km (29.08.1965)
97 (2948) **Adam Różański** — 5 h 33 min, 1500 m, 51 km (29.08.1965)
98 (2949) **Witold Kęsoń** — 5 h 28 min, 1100 m, 56 km (30.08.1965)
99 (2950) **Józef Salwiński** — 5 h 40 min, 1200 m, 62 km (31.08.1965)
100 (2951) **Eugeniusz Lewandowski** — 5h 19 min, 1975 m, 57 km (31.08.1965)
101 (2952) **Roman Stasieczek** — 5 h 26 min, 1300 m, 80 km (31.08.1965)
102 (2953) **Dionizy Olczyk** — 5 h 55 min, 1500 m, 52 km (12.09.1965)
103 (2954) **Leonard Sidło** — 5 h 26 min, 2050 m, 52 km (12.09.1965)
104 (2955) **Stanisław Witek** — 5 h 22 min, 1300 m, 84 km (12.09.1965)
105 (2956) **Halina Bułka** — 5 h 35 min, 1375 m, 59 km (13.09.1965)
106 (2957) **Kazimierz Duc** — 5 h 20 min, 1250 m, 59 km (13.09.1965)
107 (29 8) **Zbigniew Serwin** — 5 h 27 min, 1650 m, 80 km (16.09.1965)
108 (2959) **Henryk Łomańczyk** — 6 h 40 min, 1700 m, 80 km (20.09.1965)
109 (2960) **Arkadiusz Rajtar** — 5 h 30 min, 2225 m, 92 km (20.09.1965)
110 (2961) **Czesław Siciński** — 6 h 16 min, 1050 m, 56 km (21.09.1965)

Złote Odznaki Szybowcowe

31 (534) **Edward Sosnowski** — 3150 m, 309 km (6.09.1965)
32 (535) **Zdzisław Bylok** — 3250 m, 326 km (10.09.1965)
33 (536) **Czesław Lorenc** — 4270 m, 320 km (28.09.1965)
34 (537) **Piotr Sobierajski** — 5700 m, 343 km (28.09.1965)
35 (538) **Bogusław Sokołowski** — 3750 m, 303 km (30.09.1965)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk. Krzysztof Donigiewicz

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

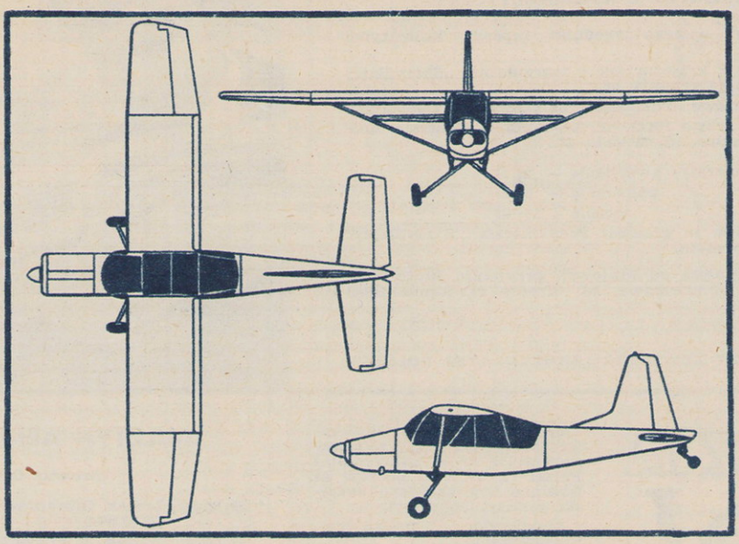
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

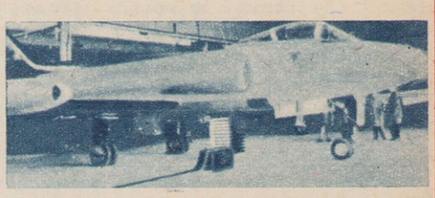
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23 tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9093 E-63

Samolot łącznikowy Macchi-Aerfer MA-3

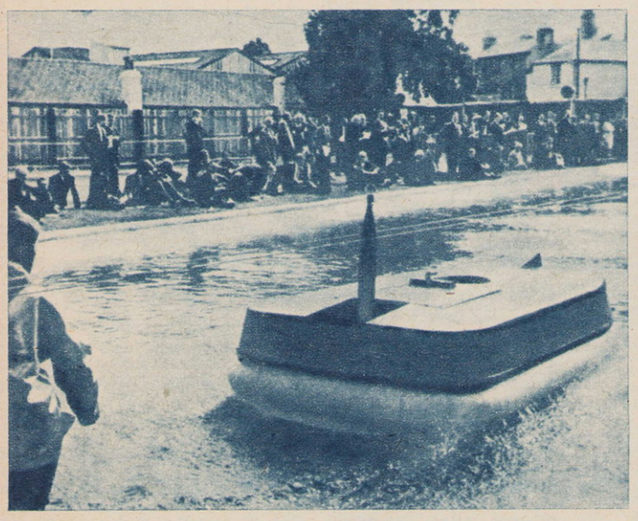


Dwie włoskie wytwórnie lotnicze Macchi i Aerfer opracowały wspólnie lekki samolot zwiadowczo-łącznikowy MA-3. Samolot z silnikiem Lycoming-Piaggio GTSIO o mocy 340 KM ma zabierać ładunek bojowy od 120 kG (pod skrzydłami) do 240 kG (w kadłubie). Uzbrojenie: karabin maszynowy na obrotnicy, bomby lub pociski kierowane AS-11 albo AS-12. Rozpiętość — 11,98 m. Śmigło 3-łopatowe o średnicy 2,24 m. Ciężar całkowity — 1 350 do 1 500 kG. Start na przeszkodę 15 m — 140 do 180 m. Wznoszenie — 8,9 m/sek, pułap — 8 900 m, prędkość max. — 245 km/h, czas trwania lotu max. — 8 h, zasięg — 1 200 km.



W CIĄGŁYCH PRZERÓBKACH

Szwajcarski samolot wojskowy P-16 ma wyraźnego pecha. Po odrzuceniu wszystkich wersji myśliwskich, próbuje się go uratować jako samolot szturmowy. Jego najnowsza wersja FFA AJ-7 posiada 1 silnik turboodrzutowy J-79 11A o ciągu 7 170 kG z dopalaniem. Rozpiętość — 11,14 m, długość — 14,24 m, wysokość — 4,26 m, pow. nośna — 30 m². Ciężar własny — 7 335 kG, ładunek bojowy max. — 4 335 kG, ciężar całkowity max. — 11 800 kG, obciążenie pow. — 393 kG/m². Prędkość max. — 1 140 km/h. Rozbieg — 365 m. Wznoszenie — 140 m/sek. Zasięg — 300 km (z obciążeniem bojowym — 1 040 km/h; 580 m; 80 m/sek; 250 km).

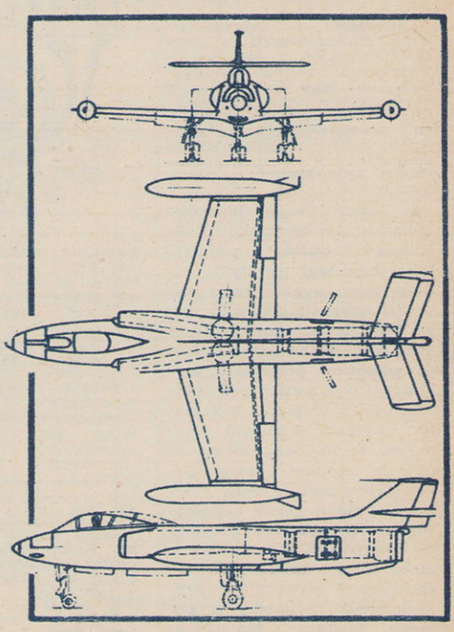


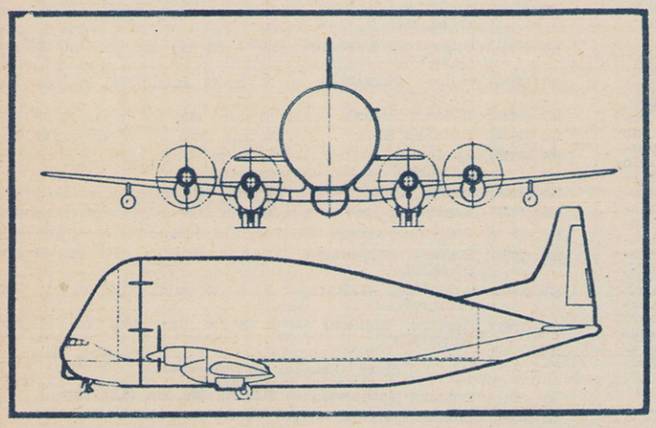
OŚRODEK DOŚWIADCZALNY

Na zdjęciu z lewej — brytyjski ośrodek doświadczalny dla poduszkowców w Hythe, otrzymał nowy basen próbny 12,2 × 45,5 m do badań modeli, które mogą tutaj rozwijać prędkość do 75 km/h. Anglia zwraca dużą uwagę na rozwój poduszkowców powietrznych.

ZEGAREK DLA LOTNIKÓW

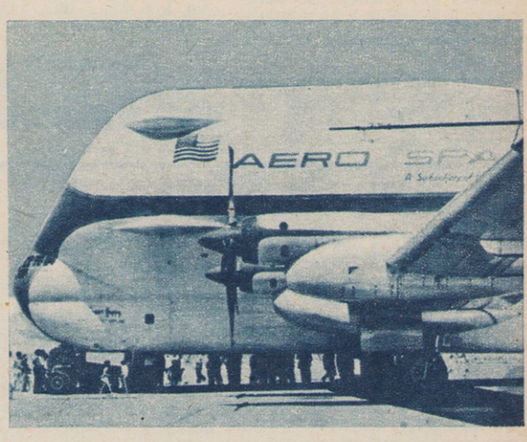
„Bivonac" — taką nazwę nosi zegarek naręczny dla lotników, który pokazuje nie tylko godziny i dni tygodnia, ale również ciśnienie powietrza i pogodę. A to wszystko na wspólnej tarczy. Wielkość tego zegarka z wysokościomierzem i barometrem jest tylko nieco większa od zwykłego zegarka z kalendarzem.





LATAJĄCY WIELORYB

31 sierpnia 1965 r. został oblatany w USA samolot Boeing B-377SG „Super Guppy", przeznaczony do transportu III członu (S-4B) rakiety nośnej „Saturn-V". Samolot jest wyposażony w 4 silniki turbośmigłowe Pratt-Whitney T-34 każdy o mocy 7 500 KM. Rozpiętość — 47,65 m, długość — 52,2 m, pojemność komory ładunkowej — 1 610 m³. Rozbieg przy starcie — 900 m. Dostęp do wnętrza kadłuba przez odchylaną część przednią samolotu.



POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 47 ● Grudzień 1965 r.

MILION TURYSTÓW

ZAINTERESOWANIE Polską, jako krajem atrakcyjnej i bogato urozmaiconej turystyki rośnie z roku na rok. Według założeń, w 1965 roku miało odwiedzić nasz kraj około 980 tysięcy osób. Liczba ta została już znacznie przekroczona i w pierwszych dniach grudnia powitamy u nas milionowego turystę z zagranicy. Byłoby nam niezmiernie miło, gdyby zjawił się on na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT, które przecież mają niemały udział w rozwoju ruchu turystycznego do Polski.

W porównaniu z rokiem ubiegłym samoloty LOTu przewiozą do końca roku o ponad 50 tysięcy więcej pasażerów, z czego połowę na liniach zagranicznych. Warto przy tym pamiętać, że ilość sprzętu latającego nie wzrosła i dopiero pod koniec roku spodziewamy się pierwszych dostaw radzieckich samolotów AN-24 oraz nowych maszyn Ił-18. Poza tym wczesny atak zimy — w połowie listopada — utrudnił pracę, nie tylko nam ale również i innym rodzajom komunikacji. Stało się to właśnie wtedy, gdy na uroczyste otwarcie Teatru Wielkiego Opery i Baletu przybywali do Warszawy liczni goście zagraniczni, a wśród nich wielu słynnych artystów. Trzeba było zwiększonego wysiłku całego personelu latającego i naziemnego LOTu, aby jak najsprawniej i jak najlepiej obsłużyć — mimo trudnych warunków atmosferycznych — przylot niezwykle dla nas cennych gości.

Jesienne mgły i zimowe zamiecie nie liczą się z rozkładami lotów, opóźniają odloty, znajdujące się w powietrzu samoloty muszą czasami korzystać z gościnności innych portów lotniczych. Podobnie i na lotnisku Okęcie znajdują schronienie maszyny rejsowe obcych towarzystw lotniczych, którym mgła lub zadymka uniemożliwiły dotarcie do macierzystych portów. Załoga PLL LOT musi więc dać z siebie — i daje — maksimum wysiłku, by mimo kaprysów zimy komunikacja lotnicza odbywała się jak najsprawniej, by nasi pasażerowie otoczeni byli jak najlepszą opieką. Prosimy też o wyrozumiałość, gdy lot z powodu złej pogody musimy odwołać. Bezpieczeństwo lotów jest bowiem dla nas najwyższym prawem.

МИЛЛИОН ТУРИСТОВ

Из года в год растет интерес к Польше — стране разнобразного туризма, сулящей увлекательные и незабываемые впечатления. Предполагалось, что нашу страну в 1965 году посетит около 980 тысяч человек, однако это рекордное число уже значительно перекрыто. В первых числах декабря мы родушно встретим миллионного интуриста. Мы были бы искренне рады, если бы он прибыл в Польшу на борту самолета Польских линий ЛОТ.

По сравнению с минувшим годом, самолеты ЛОТа перевезут до конца года на свыше 50 тысяч пассажиров больше, причем половину этого количества — на зарубежных линиях. При этом следует заметить, что количество ссмолетов у нас не увеличилось и лишь к концу года ЛОТ получит новые самолеты — советские воздушные лайнеры Ан-24 и Ил-18.

Ранняя зима, пришедшая в Польшу уже в половине ноября, значительно осложнила работу не только авиаторам, но и работникам других видов транспорта. Это случилось как раз в те дни, когда в Варшаву на торжественное открытие Большого театра оперы и балета стали прибывать из за границы многочисленные гости, в том числе многие известные артисты. Весь летающий и наземный персонал ЛОТа приложил все свои силы к тому, чтобы несмотря на тяжелые атмосферные условия, исправно и безотказно обслужить дорогих гостей.

Осенние туманы и зимние метели не хотят считаться с расписанием полетов, вводят свои „попрабки", из-за которых приходится откладывать отправления самолетов, а находящиеся в воздухе самолеты вынуждены пользоваться гостеприимством других аэродромов. Также и на варшабском аэродроме Окенце в эти дни нередко приземляются и находят „приют" рейсовые самолеты чужих авиакомпаний, которым туман или метель помешали прибыть к запланированной цели. Коллектив ЛОТа прилагает огромные усилия, чтобы наперекор зиме авиасообщение поддерживалось регулярно и чтобы пассажиры были окружены неустанной заботой.

Вместе с тем, просим нас извинить, осли всё же приходится отменить рейс из-ха плохой погоды. Ведь безопасность рейсов — это для нас главный, закон.

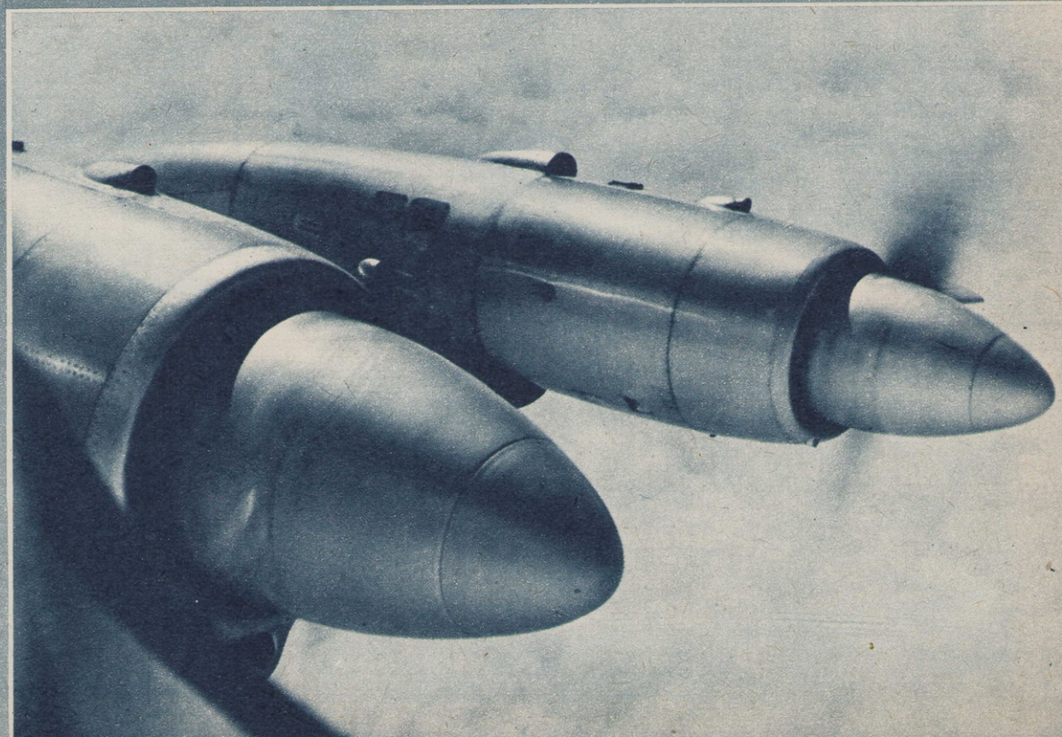
ONE MILLION TOURISTS

POLAND, as the years go by, becomes more and more attractive for tourists. It has been planned that in 1965 about 980.000 persons will visit our country. However the mentioned number is much higher and at the beginning of December we shall welcome in Poland the millionth foreign tourist. It would be of course a great pleasure should he arrive on board of a Polish plane which played a great part in the development ot the tourist traffic to Poland.

Compared with last year's results Polish Airlines LOT will carry this year over 50.000 passengers more, half of which on international routes. It should be however remembered that LOT's fleet has not been increased up to now and that only by the end of this year we expect the first deliveries of the USSR aircrafts type AN-24 and Ilyushin 18's. Apart of it, the early and unexpected attack of winter, which came in the middle of November, worsened not only our conditions of work but as well these of other kinds of communication. This happened just when a lot of foreign visitors were arriving to Warsaw for the solemn opening of our Great Opera and Ballet House. Among them were many well-known artists. Only thanks to the increased efforts of the flight and ground personnel, the caretaking of the very important visitors has been maintained on a good level.

The autumn fogs and winter snowdrifts do not pay any attention to timetables — they retard the departures and very often the planes which are already in flight, have to take advantage of the hospitality of different airports. We expect that just the same many planes belonging to foreign Airlines will take shelter at the Okęcie Airport if the fog or snowdrift will make impossible their return to their home airport. Polish Airlines LOT personnel have to do their utmost to keep everything in order in spite of the bad weather and to ensure the passengers their best care. We beg for indulgence if. due to bad weather conditions, we have to cancel a flight, but the safety of passengers is always for us above all value.

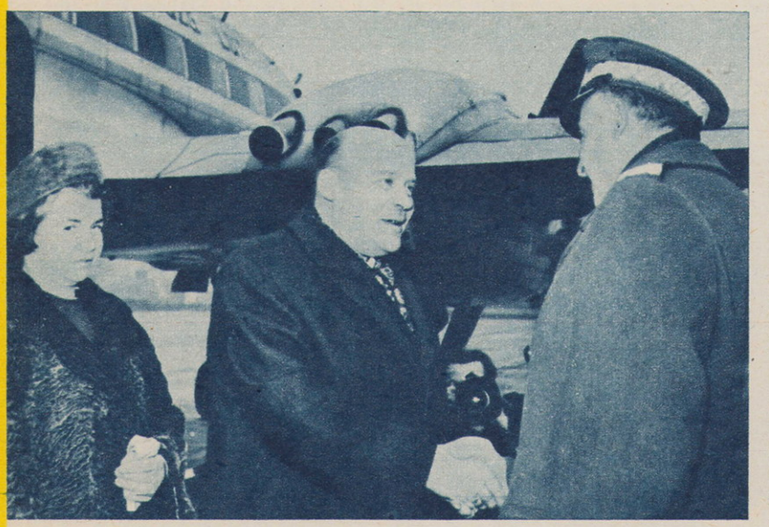
Tu nad chmurami zawsze świeci słońce. Z pokładu LOTowskiego Ił-18 rozprzestrzenia się fascynujący widok morza obłoków. Zapomina się o panującej tam w dole zimie, z jej mgłami i śnieżycami...
Fot. Marian Kobrzyński



DOSTOJNI GOŚCIE

Minister dr Georg Prader schodzi na płytę warszawskiego lotniska.

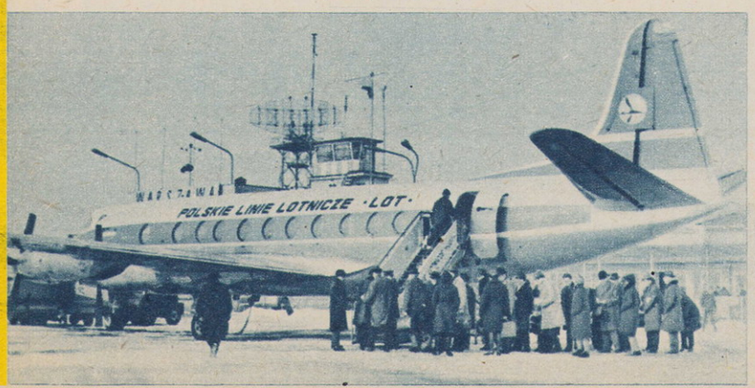
W dniu 7 listopada br. na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT przybyli z Wiednia do Warszawy z wizytą oficjalną: minister Obrony Republiki Austrii — dr Georg Prader z małżonką, sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony — Otto Roesch oraz wyżsi oficerowie armii austriackiej. Dostojnych gości powitał na lotnisku Okęcie minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski — Marian Spychalski, w otoczeniu generalicji.



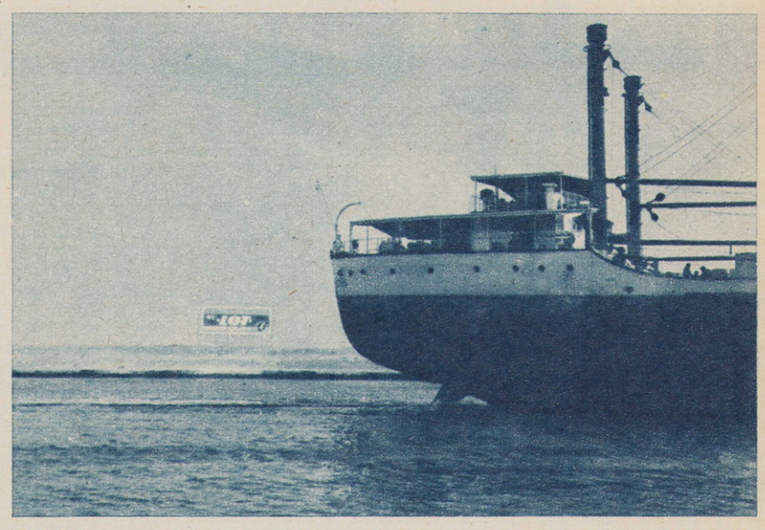
Powitanie z Marszałkiem Polski — Marianem Spychalskim.

Samolot opuszczają wyżsi oficerowie armii austriackiej.

ZIMA



NAD KANAŁEM SUESKIM



Marynarze i pasażerowie statków przepływających przez Kanał Sueski niespodzianie spotykają się z pozdrowieniem z dalekiej Polski. Tuż nad Kanałem została bowiem zainstalowana wielka reklama Polskich Linii Lotniczych LOT. Podobna, w której wykorzystano nasz znany plakat „z chłopcem", istnieje tuż przy szosie wiodącej z Kairu na lotnisko.

NASI PASAŻEROWIE

Częstymi gośćmi na pokładach samolotów PLL LOT są znane ze świata artystycznego osobistości. Oto od lewej: Witold Rowicki, dyrektor artystyczny Filharmonii Narodowej i Teatru Wielkiego, Stefania Wojtowicz, śpiewaczka, Zdzisław Sliwiński, dyrektor FN i TW oraz Barbara Hesse-Bukowska, pianistka.

Jeszcze chwila i uniesiemy się w powietrze. Ciekawość zagłusza tremę.

Wizytę na Okęciu upamiętniła gazetka ścienna.

PIERWSZY LOT

To była naprawdę wielka przygoda. Na zaproszenie Polskich Linii Lotniczych LOT bawiła na warszawskim lotnisku Okęcie grupa dzieci, uczniów Szkoły Podstawowej nr 13 przy ul. Raszyńskiej 22. Najpierw było więc ciekawe spotkanie z ludźmi w błękitnych mundurach, którzy opowiadali o zagranicznych i krajowych liniach LOTu i o naszych samolotach, a potem pokazywali swym małym gościom urządzenia lotniska.

Nadszedł wreszcie kulminacyjny moment spotkania. Dzieci zaproszone zostały do samolotu Il-14 i po raz pierwszy w życiu ujrzały Warszawę z lotu ptaka. Emocji było dużo, a plonem wizyty na Okęciu stała się m. in. interesująca gazetka ścienna pt. „Polskie Linie Lotnicze LOT, wykonana przez Dorotę Normark z klasy pani Aliny Dąbrowskiej.

LOT W BELGRADZIE

JESZCZE przed pięciu laty wystarczało jedno połączenie tygodniowo. Od tamtej pory zmieniło się wiele, w ciągu krótkiego czasu wzrosła gwałtownie wymiana turystyczna między Polską i Jugosławią. LOT uruchamiał więc nowe połączenia, starając się jak najlepiej obsłużyć zwiększony napływ pasażerów. W tegorocznym sezonie letnim mieliśmy tygodniowo dwa połączenia Warszawy z Belgradem przez Budapeszt, jedno bezpośrednie LOTu i jedno JATu. Z dużym powodzeniem spotkało się także uruchomienie rejsów do Zagrzebia, skąd już bliska droga do słoweńskich Alp i nad Wybrzeża Adriatyku.

— Wszystko to jednak za mało — mówi nasz belgradzki reprezentant, p. Władysław Kłysz. — Z prawdziwą tęsknotą czekamy na włączenie do ruchu rejsowego nowych radzieckich maszyn — AN-24. Pozwolą nam na sprawniejszą obsługę pasażerów, na znaczne skrócenie czasu czekania na miejsce w samolocie. Drugim usprawnieniem komunikacji lotniczej między Polską i Jugosławią byłoby wprowadzenie nowych bezpośrednich połączeń z Warszawy do Belgradu. Dużo bowiem miejsc zabiera nam Budapeszt, równie atrakcyjny dla polskich urlopowiczów, którym przecież także musimy zabezpieczyć szybką i wygodną podróż. Podobnie sprawa lotów do Zagrzebia. W sezonie linia ta stawała się coraz bardziej atrakcyjna (upraszcza ona bowiem dojazd nad morze) i miejsce w samolocie na środowy rejs do Warszawy trzeba było rezerwować co najmniej na trzy tygodnie wcześniej.

— A sprawa lotów wynajętych?

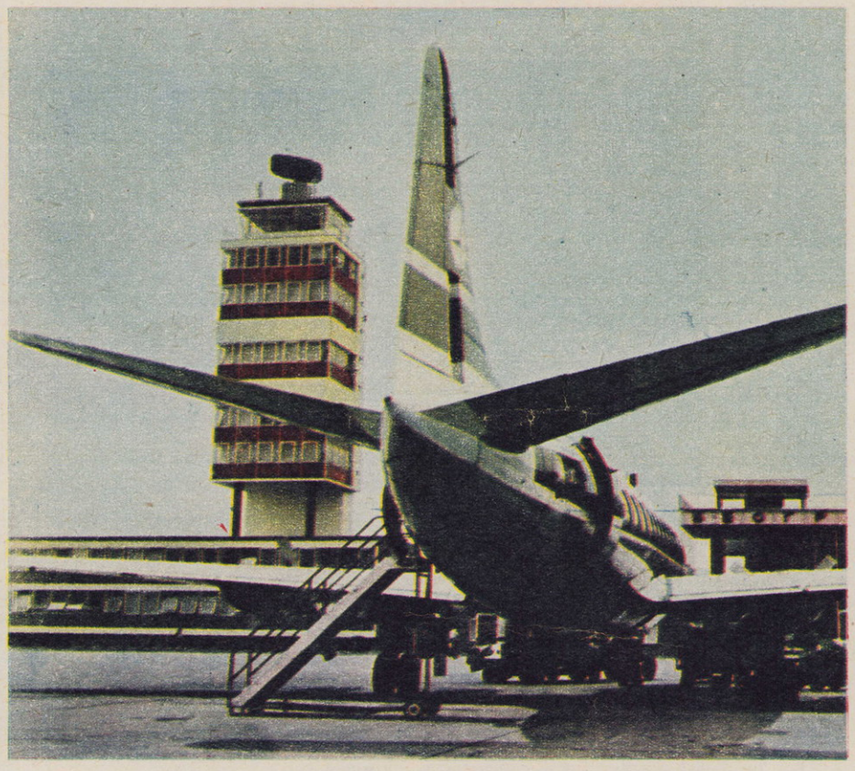
— Mają one już swoją tradycję. Dość powiedzieć, że na trasie Warszawa — Dubrownik mieliśmy ich tego lata ponad dwadzieścia. Korzystają z nich zbiorowe grupy turystów. I ta forma naszych pasażerskich przewozów będzie u nas w najbliższych latach znacznie się rozwijać.

* * *

Pan Władysław Kłysz pracuje w Locie od przeszło dwunastu lat. Reprezentantem w Belgradzie jest już prawie lat pięć. Włada językiem serbsko-chorwackim i posiada cenny dar zjednywania sobie ludzi, co z kolei niewątpliwie ułatwia pracę, której — zwłaszcza w sezonie letnim — jest wiele. Przed kilkoma miesiącami uzyskał pomocnika, którym jest pan Dušan Jerković. Razem zjawiają się na odległym, podbelgradzkim lotnisku Surcino i razem też gospodarskim okiem doglądają, aby odlot pasażerów samolotem LOTu odbył się jak najsprawniej.

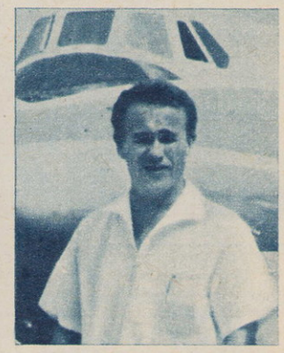
Załadunek towarów i bagaży.

Pasażerowie proszeni są na pokład. Po trzech godzinach lotu będą już w Warszawie.



Polski „Viscount" na tle portu lotniczego Surcino pod Belgradem.

Władysław Kłysz, belgradzki reprezentant LOTu...



... i jego pomocnik — Dusan Jerković

Już po miłej podróży. Po raz pierwszy w powietrzu, po raz pierwszy Warszawa z lotu ptaka.

NOTATNIK LOTU

Staraniem „Klubu Hobbystów" w Pradze zorganizowana została w pierwszych dniach grudnia br. interesująca wystawa, poświęcona różnym towarzystwom lotniczym. Wśród nich nie zabrakło również i LOT-u — na wystawie znalazły się liczne eksponaty, prezentujące działalność naszego przedsiębiorstwa.

*

Z okazji 15-lecia istnienia Wydawnictwa Artystyczno-Graficznego otwarta została w Pałacu Kultury w Warszawie wystawa plakatu polskiego. Wśród licznych eksponatów zaprezentowano także dawne i najnowsze plakaty reklamowe PLL LOT. Ze szczególnym uznaniem spotkał się znany LOT-owski plakat „z chłopcem".

*

Samolotem PLL LOT odleciała ostatnio z Warszawy do Stuttgartu reprezentacja piłkarska I ligi. Odniosła ona sukces, zwyciężając w meczu z miejscowym klubem pierwszoligowym VFB Stuttgart — 6:0 i powróciła do kraju na pokładzie polskiego Ił-14.

*

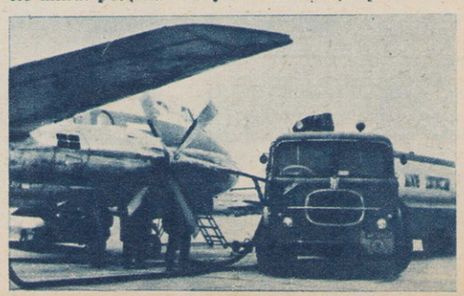
Kilka zachodnioeuropejskich biur podróży wydało bogato ilustrowane foldery, reklamujące zimowe wycieczki lotnicze do Polski.

MGŁA NA LOTNISKU

Jesienne mgły dały się poważnie we znaki komunikacji lotniczej w wielu krajach Europy. Komunikaty radiowe donosiły o zamknięciu wielu lotnisk i zawieszaniu lotów. Mgły nie ominęły również Warszawy — na lotnisku Okęcie panowała wówczas niecodzienna tu cisza.

PRZED STARTEM

Ostatnie przygotowania do długiego rejsu. Tankowanie paliwa to niezwykle ważna funkcja. Ułatwiają ją nowoczesne cysterny samochodowe LOTu o pojemności 25 tysięcy litrów. Za kilkanaście minut potężna maszyna uniesie się w powietrze.

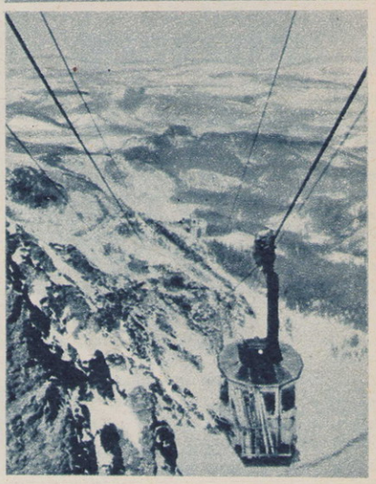


„THE ANIMALS" W WARSZAWIE

Są obecnie u szczytu swojej „big-beatowej" kariery, równie popularni jak słynni „The Beatles" i zespół „Rolling Stones". Przybyli z Londynu do Warszawy na pokładzie rejsowego samolotu Il-18, należącego do LOTu. W ciągu krótkiej podróży wypytywali nasze stewardessy o Polskę i warszawską młodzież, ciekawi byli powitania na lotnisku i potem na sali koncertowej.

Na zdjęciach: zespół „The Animals" tuż po przylocie do Warszawy oraz pamiątkowa fotografia z warszawiankami — Gabi i Ewą.

NA NARTY DO POLSKI



Uroki polskiej zimy zyskały sobie już szeroką sławę poza granicami naszego kraju. Wzrasta więc co roku liczba cudzoziemców, którzy przybywają do Zakopanego. Szczyrku, Krynicy i Karpacza. Dla wielu z nich silnym magnesem są doskonałe warunki narciarskie. Krótka podróż samolotem LOTu pozwala na zaoszczędzenie cennego czasu urlopu lub wakacji i szybki powrót do domu po wypoczynku i zimowych szaleństwach.

Wiele zagranicznych biur podróży wydaje nawet specjalne prospekty, zachęcające do przyjazdu do Polski właśnie w czasie zimy. Ci dwaj studenci skorzystali z przerwy w nauce, przylecieli do Warszawy, zwiedzili miasto, potem polecieli do Krakowa i stąd już jeden skok do Zakopanego. Atrakcyjny wjazd kolejką linową na szczyt Kasprowego, stąd przepiękna panorama Tatr i znakomite trasy narciarskie. Po tygodniu, zadowoleni i wypoczęci, wracają do swego kraju na pokładzie polskiego „Viscounta".

Znani węgierscy architekci — Pal Mozer i Sandor Bedecs przybyli do Warszawy na pokładzie polskiego Ił-14.

SYLWESTER ZA GRANICĄ

Stało się już tradycyjnym zwyczajem, że polskie biura podróży organizują interesujące wycieczki lotnicze na „Sylwestra" do wielu miast i atrakcyjnych miejscowości zagranicznych. W programie szybka i wygodna podróż samolotem LOTu, zwiedzanie zabytków, krótkie wycieczki i tradycyjny bal z licznymi niespodziankami. Naszym sylwestrowym pasażerom życzymy już z góry — wesołej zabawy i pomyślnego Nowego Roku!

ROZMOWY NA LOTNISKU

ZBIGNIEW CYBULSKI

Popularnego aktora teatru i filmu — p. Zbigniewa Cybulskiego — spotkaliśmy na lotnisku Okęcie. Wraz z ekipą filmowców pracował właśnie nad swym nowym filmem „Sam pośród miasta". Nazajutrz miał lecieć samolotem LOTu do Paryża. Skorzystaliśmy z przerwy między zdjęciami i zadaliśmy p. Cybulskiemu kilka pytań.

— Jestem chyba najwierniejszym i najgorliwszym pasażerem LOTu — śmieje się. — Poznałem już dosłownie wszystkie trasy, jakimi latają polskie samoloty. Myślę tu o liniach europejskich, bo nie byłem jeszcze tylko w Kairze. Dwa razy leciałem do Moskwy, trzy do Brukseli, dwa do Sztokholmu, cztery do Londynu, siedem do Paryża i do wielu innych miast. Gdzie tylko mogę — propaguję nasze linie. Proszę mi wierzyć, mam do LOTu wielką słabość. Zasługa to naszych doskonałych pilotów i sympatycznych stewardess, które potrafią stworzyć na pokładzie miłą i przyjemną atmosferę.

— Czy równie często lata Pan na liniach krajowych?

— Jestem tu stałym pasażerem. Praca aktora wymaga częstego przerzucania się z miasta do miasta. Reżyserowałem na przykład sztukę Hemingwaya „Piąta kolumna" w Szczecinie i niemal jednocześnie grałem w filmie w Warszawie. Tylko LOT umożliwiał mi tę podwójną pracę. Często też korzystam z linii do Gdańska, Krakowa i Wrocławia. Żałuję, że nie ma połączenia z Łodzią, bo właśnie w tym mieście nakręcam wiele swych filmów.

— Skąd to zamiłowanie do latania? Czy tylko brak czasu?

— To oczywiste, po podróży samolotem nie jestem zmęczony i mogę od razu stanąć do pracy na scenie czy w studio. Ale jest też i inna przyczyna: po prostu lubię latać. Mój pierwszy lot odbył się w 1939 roku wojskową maszyną. Miałem wtedy 14 lat i chciałem zostać pilotem. Przeszkodził mi jednak wzrok. Zostałem więc aktorem i muszę nosić przyciemnione okulary. Może jednak zagram kiedyś rolę pilota? Byłoby wspaniałe.

— Czy popularność pomaga czy przeszkadza?

— Chyba to pierwsze. Dam taki przykład. Leciałem samolotem „Air France" z Warszawy do Paryża. Na pokładzie poprosiłem o polską gazetę. Stewardessa zrobiła zdziwioną minę — nie miała. Potem rozdawała kartki pocztowe. Napisałem tylko jedno pytanie w tej właśnie sprawie. Postawiłem duży znak zapytania i kartkę oddałem stewardessie. Po półtora roku, gdy już zapomniałem o tym epizodzie — znowu leciałem do Paryża. Gdy tylko usadowiłem się w fotelu, podeszła do mnie francuska stewardessa i nie proszona, z miłym uśmiechem podała mi pełny komplet naszych czasopism. Teraz druga historyjka z naszego podwórka. Kiedyś miałem lecieć na festiwal w Cannes, by być na projekcji filmu francuskiego „Lalka", w którym grałem główną rolę. Dowiedziałem się o tym niemal w ostatniej chwili. Pobiegłem do LOTu na Waryńskiego. Sympatyczne panie z Biura Rezerwacji przez wiele godzin już po zakończeniu pracy wyszukiwały dla mnie dalekopisami w całej Europie najszybsze i najdogodniejsze połączenia. Musiałem lecieć okrężną drogą, bo w „Air France" był właśnie strajk, ale dzięki LOTowi zdążyłem na czas.

— Co chciałby Pan przekazać LOTowi?

— Życzenie, aby miał wśród swych stewardess najpiękniejsze i najmilsze polskie dziewczyny.

— Co Pan najbardziej lubi?

— Nastrój lotniska. Gdy mam czas, przyjeżdżam właśnie tutaj. Pośpiech, ludzie dalekich podróży, lotnicze mundury, ryk maszyn. Może kiedyś napiszę scenariusz filmu, który by wyłącznie rozgrywał się w tej pasjonującej scenerii... No, muszę już iść — wołają mnie na plan. Do zobaczenia na pokładzie naszego samolotu!

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 49 (752) z dnia 5 grudnia 1965 r. „Skrzydlatej Polski".